



RN19

Héricourt - Échangeur de Sevenans

**Mémoire en réponse au procès-verbal de
synthèse de la commission d'enquête**

Table des matières

1. PRÉAMBULE.....	3
2. OBSERVATIONS THÉMATIQUES.....	4
2.1. Les alternatives au projet	
2.2. Cout du projet et financement	
2.3. Nuisances sonores, nuisances pendant le chantier	
2.4. Voie cyclable	
2.5. Aire concernée par la DUP	
2.6. Localisation des mesures compensatoires	
2.7. Enquête parcellaire	
3. OBSERVATIONS FORMULÉES SUR LE REGISTRE ÉLECTRONIQUE.....	13
4. OBSERVATIONS DU REGISTRE DES PERMANENCES.....	48
5. OBSERVATIONS RÉALISÉES PAR CORRESPONDANCE.....	58

1. PRÉAMBULE

Le Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Bourgogne-Franche-Comté a déposé un dossier d'enquête publique unique préalable à l'autorisation environnementale et à la déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire le 21 juillet 2023 relatif au projet d'aménagement de la RN19 entre Héricourt et l'échangeur de Sevenans.

Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Besançon a désigné une commission d'enquête par décision du 16 janvier 2024.

Conformément à l'arrêté inter-préfectoral n°90-2024-01-29-00011 en date du 29 janvier 2024 et à l'arrêté inter-préfectoral n°90-2024-03-21-00004 en date du 21 mars 2024, l'enquête publique s'est tenue du 28 février 2024 à 9h00 au 9 avril 2024 à 11h00, soit pendant 42 jours,

Le 16 avril 2024, le président de la commission d'enquête a remis au maître d'ouvrage son procès-verbal rapportant le déroulement de l'enquête, les observations formulées par le public.

L'objet du présent mémoire en réponse est d'apporter à la commission d'enquête des réponses aux observations formulées par le public. Pour une lecture plus aisée, le document est présenté sous la forme :

- d'une analyse thématique développant les sujets évoqués de manière récurrente par le public. Les thèmes développés ont été étendus à ceux identifiés par le commissaire enquêteur dans son procès-verbal.
- Des réponses aux points spécifiques soulevés dans chaque observation formulée par le public ;

C'est sur la base des observations formulées par le public, et des réponses apportées par le maître d'ouvrage dans le présent rapport que Le commissaire enquêteur pourra établir son rapport et rendre ses conclusions motivées.

2. OBSERVATIONS THÉMATIQUES

2.1. Les alternatives au projet

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.

Ces informations complémentaires sont également sollicitées par quelques contributeurs.

2.1.1. Les objectifs du projet

On rappelle que les objectifs du projet d'aménagement de la RN19 fixés par le maître d'ouvrage sont :

- diminuer l'accidentologie du secteur par la sécurisation du parcours ;
- fluidifier le trafic au niveau de cette section de la RN19 par un passage à 2 x 2 voies en continuité avec les aménagements existants ;
- permettre de maintenir une desserte fine des communes, tout en contribuant au développement socio-économique local ;
- améliorer l'insertion environnementale de l'infrastructure existante.

Ces objectifs ne sont pas remis en cause par les contributeurs de l'enquête publique.

Toutefois, certaines contributions semblent mettre en opposition les modes de transport, notamment les transports routier et ferroviaire, et les financements afférents. Ces mêmes contributions laissent entendre que les actions entreprises en faveur d'un mode de déplacement seraient exclusives des actions qui pourraient bénéficier à l'autre. Or, la problématique de la mobilité doit être abordée de manière globale, sans opposer les différents modes de transport, pour qu'elle puisse être appréhendée de manière pertinente.

Le postulat selon lequel la lutte contre le changement climatique passe par la suppression de la voiture individuelle et donc des infrastructures routières, comme semblent le mentionner certaines contributions, est beaucoup trop réducteur et méconnaît la réalité du terrain : autant un habitant de Belfort peut envisager de se passer de voiture et trouvera aisément des alternatives pour se déplacer autrement, autant un habitant d'une petite commune rurale de la périphérie aura beaucoup plus de mal à le faire.

2.1.2. Les alternatives au projet

Le dossier présenté au public présente dans l'étude d'impact les alternatives au projet retenu, à savoir :

- l'absence d'aménagement de la RN19 ;
- la création d'une section neuve de RN19, écartée à la suite de la concertation préalable à l'enquête publique de 2003.
- l'aménagement sur place de la RN19.

Le choix d'un aménagement sur place de la RN19 pour répondre aux objectifs fixés comme vu ci-avant fait plutôt consensus parmi les contributeurs.

2.1.3. Les variantes de l'aménagement sur place

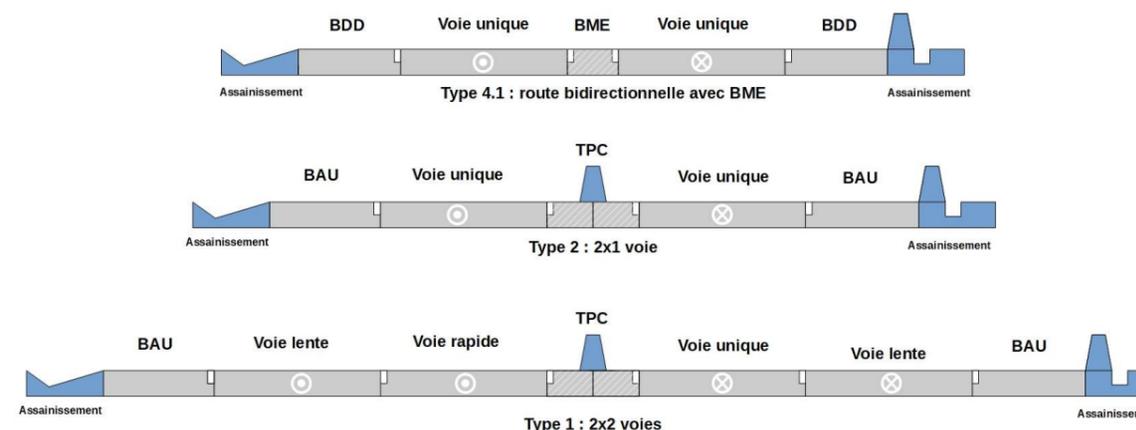
Certains contributeurs, rejoints en cela par la commission d'enquête, s'interrogent sur l'absence de présentation dans le dossier des différentes possibilités qu'offre le choix d'un aménagement sur place. Notamment la question du choix du profil en travers est mise en avant.

L'Autorité Environnementale (AE), qui a souligné ce point dans son avis, a donné l'occasion au maître d'ouvrage, dans son mémoire en réponse, qui constitue par ailleurs une pièce du dossier portée à la connaissance du public, d'apporter des éléments de réponse sur ce thème. Ils sont repris et approfondis ci-après.

Les variantes de profil en travers de l'aménagement sur place de la RN19 qui peuvent être envisagées sont les suivantes :

- route bidirectionnelle avec bande médiane élargie (BME) (une chaussée unique accueillant les deux sens de circulation, séparés par un marquage au sol d'une largeur significative) ;
- route à chaussée séparée 2 x 1 voie (une voie par sens de circulation, isolée l'une de l'autre par un séparateur central) ;
- route à chaussée séparée 2 x 2 voies (deux voies par sens de circulation, isolées les unes des autres par un séparateur central) ;

Les profils en travers suivants illustrent, de manière schématique, le principe de chaque type de route.



Nous nous attachons ci-après à examiner l'adéquation de chaque variante avec les objectifs du projet.

2.1.4. Comparaisons des variantes

2.1.4.1. Réduction de l'accidentalité

En préambule, il est rappelé les principaux chiffres de l'accidentalité sur la section de la RN19 entre Héricourt et Sevenans.

Le tableau suivant montre que si le nombre d'accident sur la section à aménager est comparable aux statistiques nationales sur ce type de réseau, leur gravité est largement plus importante en termes de tués et de blessés (comparaison des taux d'accidentologie observés d'une part sur la RN19, et d'autre part des taux recommandés dans les fiches-outils pour l'évaluation des projets d'infrastructures de transports, pour les profils correspondant le mieux à la RN19 en situation actuelle et de projet).

	Nb accidents / 10 ⁸ véh.km	Tués / 100 accidents	Blessés graves / 100 accidents	Blessés légers / 100 accidents
RN19 (Observé 2015-2019)	5,05	50,00	162,50	50,00
2 voies (CEREMA) – actuel	4,77	26,91	89,33	26,95
Route express (CEREMA) – projet	1,86	17,36	71,00	51,42

Tableau 1 : comparaison des taux d'accidentologie en interurbain, observés entre 2015 et 2019 sur la section à aménager, et des taux recommandés dans les fiche-outils (source : Setec et CEREMA)

Le graphique suivant présente le nombre d'évènements et de victimes annuelles sur la section sur la base de ces taux observés et théoriques :

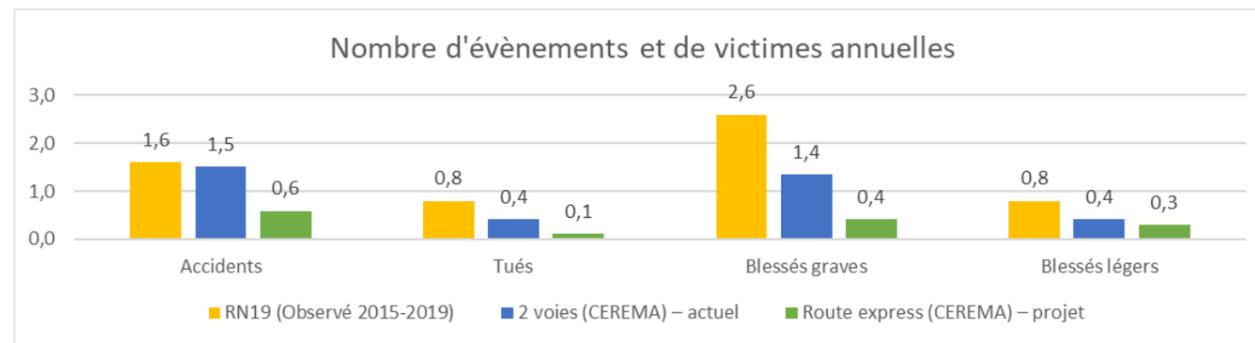


Figure 1 : Nombre d'évènements et de victimes annuelles sur la section sur la base des taux observés et théoriques (source : Setec)

On rappelle également que, sur la période d'analyse considérée dans le dossier (2014-2019), tous les accidents recensés sont dus à un véhicule se déportant voire franchissant la ligne centrale.

De ces constats, il est raisonnable d'affirmer que la mise en place d'un séparateur central permettra de réduire significativement le nombre d'occurrence d'accident ainsi que leur gravité. En effet, la glissière centrale permet de guider un véhicule se déportant, de le maintenir sur son sens de circulation et finalement d'éviter l'implication de véhicules circulant dans l'autre sens.

Ainsi la mise en place d'un profil de route comportant un séparateur central sera la variante la plus performante et efficace en termes de sécurité routière.

Le maintien d'une chaussée bidirectionnelle avec bande médiane élargie sera également bénéfique à l'amélioration de la sécurité des usagers, mais dans une moindre mesure, ne garantissant pas physiquement l'impossibilité de franchir l'axe de la chaussée.

On notera également que, d'une manière générale les zones de transition (singulièrement la transition d'une route à chaussées séparées à une route à chaussée unique et dans une moindre mesure le passage d'une 2 x 2 voies à une 2 x 1 voie) constituent des points singuliers pour l'usager, souvent accidentogène.

RN19 – Héricourt – échangeur de Sevenans

Mémoire en réponse au Procès-verbal de synthèse du commissaire enquêteur

2.1.4.2. Adéquation de la variante avec le trafic attendu

Une campagne de comptage a été réalisée sur la section en 2020. Elle a servi de base à la construction des projections trafic à horizon 2025 et 2045. Ces projections de trafic sont calculées sur la base de taux de croissance issus de scénario établis par le Ministère de la Transition Écologique.

Deux scénarios principaux sont en général construits : un dit « avec mesures existantes » (AME), qui reflète l'impact des politiques et mesures adoptées jusqu'à une certaine date passée, et un scénario « avec mesures supplémentaires » (AMS), qui traduit l'impact de nouvelles mesures qui seraient mises en œuvre dans le futur de manière à atteindre un certain objectif.

Le tableau ci-dessous présente les chiffres attendus de trafic routier sur la base des deux scénarios précités.

Trafic Moyen Jour Ouvré (TMJO) Tous véhicules (véh/j)	AMS	AME
2020	22 130	
2025	22 450	23 260
2045	23 510	27 470

Tableau 2 : Synthèse de l'étude de trafic sur la section Héricourt-Sevenans

Pour vérifier l'adéquation de chaque variante avec le trafic attendu, il est pris comme référence le Catalogue des types de route pour l'aménagement du réseau routier national (CEREMA, 2018), qui définit les plages d'utilisation des différents profils en travers en fonction du trafic. Ces recommandations sont synthétisées dans le tableau suivant :

Annexe 3 – Niveaux de trafic selon les types de route

Routes principales

	5 000 véh/j	10 000 véh/j	15 000 véh/j	20 000 véh/j
Type 1 - Routes à caractéristiques autoroutières	Vert	Vert	Vert	Vert
Type 2 - Routes à 2x1 voies à échangeurs dénivelés	Vert	Vert	Vert	Vert
Sous-type 3.1 - Artères interurbaines	Vert	Vert	Vert	Vert
Sous-type 3.2 - Routes à 2x1 voie et carrefours plans	Vert	Vert	Vert	Vert
Sous-type 4.1 - Routes ordinaires	Vert	Vert	Vert	Vert
Sous-type 4.2 - Routes à trois voies affectées	Vert	Vert	Vert	Vert

Pour les routes de type 1, les indications de trafic sont données pour un profil en travers à 2x2 voies.

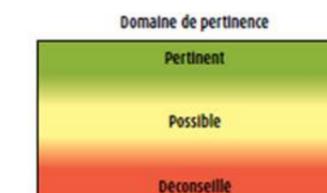


Figure 2 : Niveaux de trafic selon les types de routes (Extrait du Catalogue des types de route pour l'aménagement du réseau routier national, CEREMA, 2018)

Ce tableau indique qu'avec un trafic de l'ordre de 22 000 véh/j :

- un profil de type à 2 × 2 voies (**Type 1**) est adapté au trafic de la section à aménager.
- un profil de type à 2 × 1 voie (**Type 2**) n'est pas adapté au trafic et n'est donc pas raisonnablement envisageable sur le tronçon à aménager.
L'AE et des contributions citent par exemple l'aménagement de la partie est de l'itinéraire (Sevenans-Delle) aménagé pour partie en 2 × 1 voie. La comparaison avec la section à aménager pourrait être pertinente si le trafic était similaire : Or, le trafic y est de l'ordre de seulement 14 000 véh/j pour un taux de PL de 7 %.
- un profil de type chaussée unique bidirectionnelle (**Type 4.1**) est à l'extrême limite de plage de fonctionnement conseillé.

On peut également souligner que de manière générale les zones de transition (singulièrement le passage dans un sens de circulation de deux voies à une voie de circulation) constituent des points singuliers souvent générateur de ralentissement et de congestion.

2.1.4.3. Desserte locale et développement socio-économique local

Les trois variantes envisagées permettent de conserver les échanges avec le réseau secondaire au niveau de Banvillars. Elles sont donc équivalentes.

Un autre critère pour évaluer l'adéquation des variantes à cet objectif est leur niveau de service. Le Catalogue des types de route pour l'aménagement du réseau routier national (CEREMA, 2018) donne des indications de l'exploitabilité pour chaque type de voie. Ces éléments sont reproduits ci-après pour ce qui concerne les variantes étudiées.

Type 1 – Routes à caractéristiques autoroutières

« La largeur roulable assurée par le nombre et la largeur des voies, la présence d'une Bande d'Arrêt d'Urgence (BAU), ainsi que des équipements spécifiques (interruptions de TPC, accès réservés) facilitent l'exploitation de l'infrastructure et les opérations d'entretien en limitant l'impact sur la circulation (maintien du nombre de voies), ce qui participe au haut niveau de service recherché. »

Type 2 – Routes à 2 × 1 voie et à échangeurs dénivelés

« Bien que la largeur roulable soit plus faible que pour une route à caractéristiques autoroutières, le maintien de la BAU sur les profils à une voie favorise l'exploitation (intervention sur incident, entretien des abords et des équipements, etc.) en limitant la dégradation des conditions de circulation, sans pour autant la garantir en toute circonstance, en particulier lors d'un événement impliquant un poids lourd (arrêt d'urgence, accident, etc.). En revanche, la fermeture de la route est nécessaire pour l'entretien des chaussées. »

Sous-type 4.1 – Routes ordinaires

« Malgré une largeur de plateforme réduite, l'exploitation de la route est rendue aisée par l'absence de séparation des sens de circulation, la largeur des accotements, même s'ils ne sont pas totalement revêtus, et le volume de trafic que l'infrastructure supporte. »

Compte-tenu de la proximité du nœud autoroutier de Sevenans, de la gare TGV ainsi que de l'Hôpital Nord Franche-Comté, la disponibilité qu'offre une 2 × 2 voies est un avantage indéniable.

2.1.4.4. insertion environnementale

Impact Hydraulique, hydrologique et qualité de l'eau

Le dossier soumis à enquête publique démontre que la variante à 2 × 2 n'a pas d'impact sur les milieux aquatiques, les cours d'eau et les zones humides.
A fortiori, l'impact des autres variantes est également nul.

RN19 – Héricourt – échangeur de Sevenans

Mémoire en réponse au Procès-verbal de synthèse du commissaire enquêteur

On peut mentionner que la variante à 2 × 2 voies, de part son impluvium plus important, permet de réduire la concentration des polluants dans le milieu naturel.

Nuisance sonore

Considérant que le dossier fait la démonstration que la variante à 2 × 2 voies ne génère pas de trafic induit, le seul paramètre sur lequel influent les variantes est l'éloignement de la source du bruit. Cet éloignement est réduit de 0 m à environ 15 m respectivement pour la variante chaussée bidirectionnelle et la variante à 2 × 2 voies.
Le choix de la variante n'est donc pas significatif en termes de nuisances sonores.

Pollution de l'air

Considérant que le dossier fait la démonstration que la variante à 2 × 2 voies ne génère pas de trafic induit, le paramètre dépendant des variantes influençant directement les niveaux de pollution de l'air est la vitesse maximale autorisée.

En ce sens, les variantes à chaussées séparées sont plus préjudiciables à la qualité de l'air que la variante à chaussée bidirectionnelle.

On note toutefois que la variante à 2 × 2 voies, au contraire des deux autres variantes, limite les risques de ralentissement et de congestion qui sont des phénomènes générateurs de pollution.

Impact continuité écologique

Toutes les mesures présentées dans le dossier en faveur de la continuité écologique peuvent être mises en place quelles que soient les variantes.

En ce sens, il n'y a pas de différences significatives d'impact sur la continuité écologique, bien que la variante bidirectionnelle soit plus favorable à la continuité écologique concernant les chiroptères (largeur de chaussée moindre).

Impact Milieux naturels

En première approche, l'impact sur les milieux naturels peut-être considéré comme directement proportionnel à l'emprise foncière de la variante.

Le tableau ci-dessous présente les largeurs de la plate-forme routière des différentes variantes.

	Largeur de la plate-forme routière type
Type 1 – Routes à caractéristiques autoroutières (2x2 voies)	26 m
Type 2 – Routes à 2 × 1 voie et à échangeurs dénivelés	19 m
Sous-type 4.1 – Routes ordinaires	14 m

Cette approche sommaire, n'est pas l'exact reflet de l'impact de chaque variante, car il existe des effets de seuils, notamment dans les zones en remblai ou en délai, dans lesquelles la mise en œuvre d'une chaussée bidirectionnelle nécessitera une intervention sur les talus ce qui réduirait l'écart relatif des impacts sur le milieu naturel par rapport à la mise en œuvre d'une 2 × 2 voies.

2.1.5. Synthèse

La synthèse de l'examen de l'adéquation de variantes aux objectifs du projet fait apparaître que la variante à 2 × 2 voies permet de remplir la majorité des objectifs.

Concernant l'impact significatif de cette variante sur l'environnement, celui peut être compensé par des mesures adéquates décrites dans le dossier soumis à enquête publique.

		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	+	=	=

Tableau 3: Analyse multicritère des variantes

2.2. Cout du projet et financement

Certains contributeurs mettent en avant le coût du projet qu'il juge trop important soit de manière absolue, soit par rapport aux gains attendus du projet, notamment le gain de temps permis par la mise à 2 × 2 voies, soit par rapport au coût des solutions alternatives qu'ils estiment pouvoir être mises en place.

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.

2.2.1. Le coût du projet

Concernant ce type de projet d'aménagement à 2 × 2 voies d'une chaussée bidirectionnelle existante, un coût de 7 M€ par kilomètre pour ce qui concerne le présent projet se situe plutôt dans la fourchette basse des ratios constatés sur ces opérations. Par exemple, la deuxième phase du programme de mise à 2 × 2 voies de la RCEA en Saône-et-Loire qui présente des opérations relativement similaires au projet d'aménagement de la section Héricourt-Sevenans, fait ainsi apparaître des ratios allant de 7 à 12 M€ par kilomètre.

Nonobstant, au-delà de valeur absolue du coût de l'opération, le coût d'un projet routier doit aussi s'appréhender à l'aune des bénéfices attendus pour les usagers et la collectivité. Cet exercice est réalisé via une étude socio-économique jointe au dossier qui permet d'évaluer la pertinence de l'investissement et sa rentabilité.

Les principales conclusions de cette étude sont reprises ci-dessous.

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

Tableau 4: Résultat du bilan socio-économique Cas centrale AMS

Ainsi, il apparaît que le bilan du projet est nettement positif, avec une Valeur Actualisée Nette du projet de l'ordre de 102M€₂₀₂₂, et un bénéfice net actualisé par euro investi de 3,23.

Le tableau ci-dessus permet également de mettre en évidence que le principal gain du projet est la sécurité (environ 65 %) ce qui répond bien aux objectifs du projet.

RN19 – Héricourt – échangeur de Sevenans

Mémoire en réponse au Procès-verbal de synthèse du commissaire enquêteur

2.2.2. Le financement de l'opération

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 %/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 × 2 voies d'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 à 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.

2.3. 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 à minima réduire ces inconvénients.

2.3.1. Étude acoustique

Afin de vérifier le respect de la réglementation en matière de nuisance sonore en prévision de la modification de l'infrastructure, le maître d'ouvrage a confié la réalisation d'une étude acoustique au CEREMA.

Ce type d'étude se base sur l'élaboration d'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 section routière.

Cette modélisation est ensuite vérifiée et ajustée si nécessaire à l'aide de mesures in situ couplant la mesure des niveaux sonores et des mesures du trafic.

Une fois le modèle validé, des cartes de bruit sont élaborées en injectant dans le modèle le trafic attendu sur la route à horizon +20 ans.

Ainsi, 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.

En l'espèce 4 points de mesure des niveaux sonores ont été mis en place dans cette étude 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)

On peut noter par ailleurs que l'Autorité Environnementale, dans son avis, ne remet pas en cause la méthodologie et la validité de l'étude acoustique.

Une nouvelle étude acoustique n'est donc pas envisagée par le Maître d'ouvrage.

2.3.2. Les dispositifs de protection

Sur la section des écrans acoustiques sont déjà présents (en rouge sur les figures suivantes).

	Commune	Longueur	Hauteur
Écran n°1	Argiésans	340	1,6
Écran n°2	Botans	460 (240 m impacté par le projet)	1,8

L'étude acoustique réalisée par le CEREMA montrent que le maintien de la protection existante sur la commune de Botans est adapté pour satisfaire les exigences de la réglementation. L'écran existant d'Argiésans est quant à lui prolongé le long de la bretelle de l'échangeur (en orange sur la figure suivante).

RN19 – Héricourt – échangeur de Sevenans

Mémoire en réponse au Procès-verbal de synthèse du commissaire enquêteur

	Commune	Longueur	Hauteur
Écran n°1	Argiésans	480	1,6
Écran n°2	Botans	460 (240 m impacté par le projet)	1,8

L'implantation des écrans est la suivante :



Le maître d'ouvrage a choisi une couche de roulement en BBSG, un revêtement de type R2 (Classement en 3 catégories des revêtements routiers selon leur performance acoustique, soit pour la classe R2 un revêtement intermédiaire compris entre 76 et 79 dB(A)), tel que pris en compte dans la modélisation acoustique pour respecter les préconisations techniques en matière de dimensionnement de la chaussée.

Le maître d'ouvrage tient à souligner que dans le cadre de l'étude acoustique, les hypothèses de croissance de trafic considérées sont basées sur le scénario de référence AME, qui est optimiste en termes de croissance de trafic. Ce parti pris va dans le sens d'une meilleure protection de riverains.

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

2.3.3. Nuisance sonore en phase Chantier

Les impacts du projet en phase chantier ont fait l'objet d'une évaluation et ont donné lieu à la mise en place de mesures de réduction.

Ainsi, en phase travaux, les mesures suivantes seront prises afin de réduire les nuisances acoustiques du chantier :

- réalisation d'un dossier « Bruit de Chantier », transmis aux maires et aux préfets,
- engins et matériels conformes aux normes en vigueur (possession des certificats de contrôle),
- limitation de la vitesse de circulation des engins de chantier sur les pistes, capotage du matériel bruyant...,
- travail de nuit et jours fériés limité aux phases de travaux pour lequel cela est strictement nécessaire (certaines phases de travaux de l'ouvrage SNCF notamment)
- implantation du matériel fixe bruyant à l'extérieur des zones sensibles au bruit (proximité des habitations),

Pour limiter la gêne liée aux travaux générateurs de vibrations, ceux-ci feront l'objet d'une information préalable aux riverains, et ne seront pas réalisés de nuit.

Le trafic sera, tant que possible, maintenu sur la RN19. Les potentielles coupures temporaires seront réalisées préférentiellement de nuit. Le cas échéant, des itinéraires de déviation seront identifiés et proposés aux usagers.

Le trafic ferroviaire sera maintenu en toutes circonstances, hors travaux sur l'ouvrage d'art n°3.

Concernant le réseau secondaire, celui-ci sera impacté lors des phases suivantes :

- Voie communale Banvillars/Argiésans : impactée lors du doublement de l'ouvrage d'art supportant la RN19 impliquant une coupure d'environ 6 mois.
- RD18 : impactée lors des travaux du demi-diffuseurs sud de Banvillars
- RD483 : impacté lors de la destruction de l'ouvrage existant, et la construction des deux ouvrages neufs impliquant une coupure sur deux périodes d'environ 6 mois.
-

Des déviations seront mises en place lors de coupures des voies secondaires. Un phasage adapté des travaux sur les différents ouvrages d'art permettra également de limiter la gêne à l'utilisateur.

2.4. 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.

Comme indiqué dans le dossier soumis à l'enquête publique, 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, la création d'un premier tronçon permettant à terme un itinéraire complet Héricourt-Argiésans.

Cette proposition s'inscrit cependant dans le cadre d'une réflexion menée par les collectivités et ne constitue qu'une alternative parmi les variantes possibles pour assurer une liaison Héricourt-Argiésans. La décision de réaliser ce premier tronçon de piste cyclable n'interviendra donc qu'à l'issue de la réflexion menée par les acteurs locaux et sera également fonction de la poursuite des études de faisabilité.

La proposition du maître d'ouvrage consiste en la création d'une piste cyclable de 3 m de largeur qui prend son origine depuis la RD683 au niveau de l'ancienne RN19 jusqu'à la RD18 Sud en longeant le projet. La proposition du maître d'ouvrage ne prévoit la traversée de la RN19.

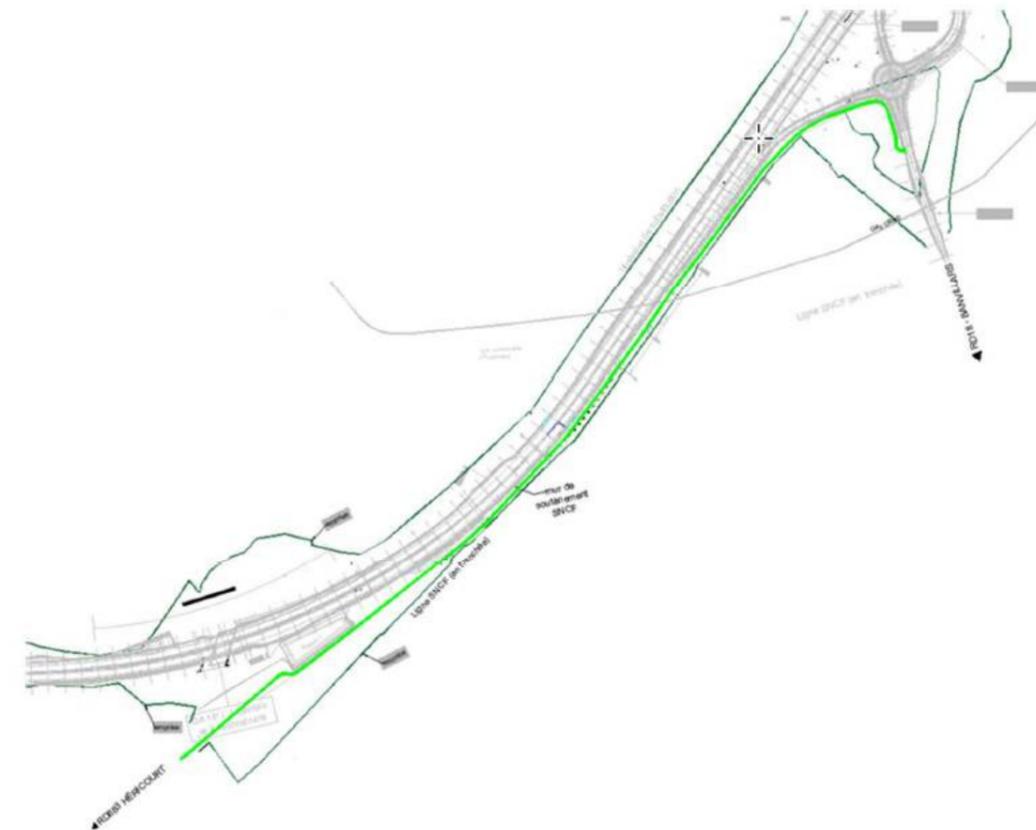


Figure 3: Proposition du tracé du tronçon de piste cyclable qui pourrait être réalisé dans le cadre du projet

En 2023, après que le dossier a été déposé, la concertation entre les acteurs locaux a permis de faire émerger deux variantes de tracé de piste cyclable, différentes de celles imaginées en première approche par le maître d'ouvrage (Cf. contribution BRE15.de la communauté de commune du Pays d'Héricourt).

On note que la variante privilégiée par les acteurs locaux 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). Ce passage peut être aménagé pour assurer un passage sécurisé des cyclistes (par exemple via la mise en place d'une unique voie de circulation au droit du passage de l'ouvrage) ce qui répond à une demande exprimée par de nombreuses contributions.

Dans le cadre de ce 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, comme figuré sur le plan ci-dessous, en conformité avec l'esprit de sa proposition initiale. 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 », Fonds Vert « développement des mobilités durables en zones rurales »).

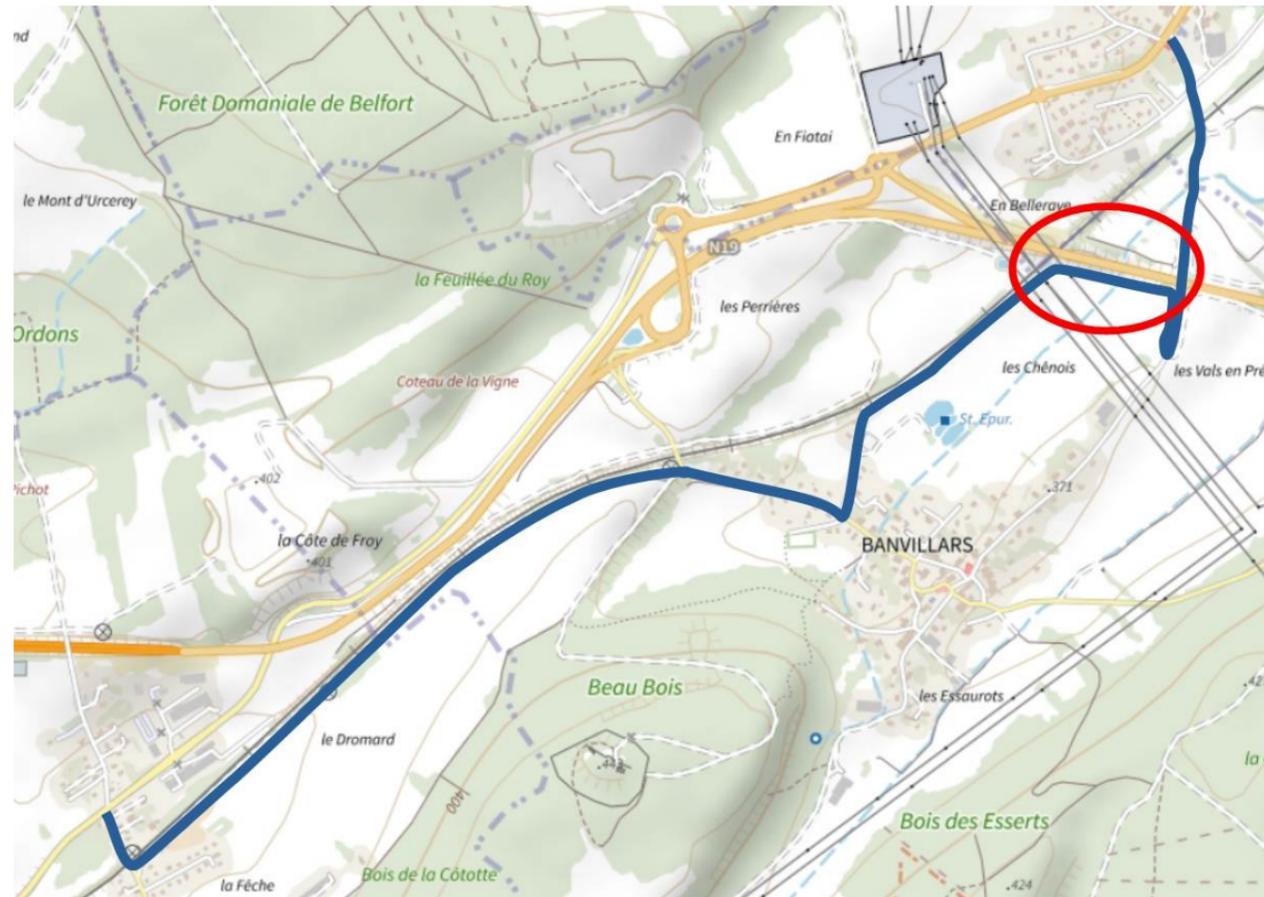


Figure 4: Proposition de liaisons cyclables des collectivités locales

2.5. 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.

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-diffuseurs 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.

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.

Les emprises prévues par le maître d'ouvrage concernant les mesures compensatoires ne sont en revanche, au stade de l'enquête publique, que des propositions que l'autorité en charge 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 en charge de la délivrance de l'autorisation.

2.6. 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.

Certaines mesures de part leur nature voient leur localisation quasiment figée, comme les mesures de réduction constituées par l'implantation de haies « écran » pour les chiroptères en bordure de route.

Concernant les mesures compensatoires, leur localisation répond à des exigences différentes. Les mesures compensatoires sont en effet mises en place pour compenser un type d'habitat impacté par les travaux (ex. Milieu boisé, milieu arbustif, prairies ou zone humide). Cela détermine déjà en grande partie les implantations possibles des mesures compensatoires.

Il faut également considérer la méthode par laquelle sont élaborées les mesures compensatoires. Cette méthode est décrite dans la pièce C Vol 3 du dossier. En effet, 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 suivants :

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 compensatoires 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.

RN19 – Héricourt – échangeur de Sevenans

Mémoire en réponse au Procès-verbal de synthèse du commissaire enquêteur

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.

2.7. Enquête parcellaire

Plusieurs contributeurs s'interrogent sur les suites données à l'enquête parcellaire notamment en matière d'expropriations et d'indemnisation de propriétaires.

2.7.1. Stratégie du maître d'ouvrage en matière d'acquisitions foncières

Concernant les emprises impactées de manière définitive par le projet, le maître d'ouvrage procédera à l'acquisition de l'emprise.

Concernant les emprises impactées de manière provisoire par le projet (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.

La stratégie du maître d'ouvrage pour la mise en place des mesures compensatoires n'est pas fondamentalement d'acquiescer le terrain. En effet, deux options sont possibles :

- 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 nos soins ou par ses soins) 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.

2.7.2. Indemnisation

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 remplacement (car achat au bénéfice d'une opération déclarée d'utilité publique) équivalent à une fraction de l'indemnité principale.

Cette indemnité de remplacement 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 remplacement) permettent à l'exproprié d'acquiescer un bien similaire, et donc de retrouver une situation antérieure équivalente (perception de fermage, etc.).

3. OBSERVATIONS FORMULÉES SUR LE REGISTRE ÉLECTRONIQUE

Nota : Les contributions ont été reprises in extenso

N° Observation	Observation	Réponse du maître d'ouvrage
<i>Observation n° RN1</i>	<p>Etant utilisatrice de la RN 19 pour me rendre sur mon lieu de travail, je suis POUR l'aménagement de la RN19 en 2 x 2 voies.</p> <p>Je tiens également à préciser que les conditions de visibilité actuelles la nuit sont médiocres sur cette portion. Les délinéateurs ne remplissent pas correctement leur fonction. Il ne réfléchissent pas assez la lumière et ne sont pas en nombre suffisant. Les marquages au sol sont invisibles la nuit lorsqu'il pleut. Merci.</p>	<p>Le maître d'ouvrage prend note de l'avis favorable du contributeur.</p> <p>Le maître d'ouvrage transmettra ces éléments à l'exploitant de la route nationale.</p>
<i>Observation n°RN2</i>	<p>Bonjour, j habite la commune de Luze. J utilise cette portion de route quotidiennement matin et soir aux heures de pointe. Cette axe manque cruellement de fluidité. Je suis pour les travaux</p>	<p>Le maître d'ouvrage prend note de l'avis favorable du contributeur.</p>
<i>Observation n°RN3</i>	<p>Je suis une utilisatrice de cette portion pour me rendre de chez moi à mon emploi sur Etupes. Plus les années passent plus cette route est accidentogène.</p> <p>Avec le rétrécissement de la 2X2 voix il y a tout les jours des bouchons qui se ragrandissent. Nous pouvons avoir 10 min de plus de trajet à cause des ralentissements. D'ailleurs je ne comprends pas pourquoi les travaux se sont arrêtés et non pas été pour rejoindre la 2X2.</p> <p>Même pour aller ou revenir sur HNFC c'est compliqué.</p> <p>Parfois nous sommes au ralenti sur l'autoroute car beaucoup de circulation et le rétrécissement de la 2X2 qui vient de HNFC.</p> <p>Il faut la prendre le matin pour aller sur Belfort est passé à 7h30 à Héricourt pour le comprendre hors vacances scolaire et le soir pour rentrer vers 17h.</p>	<p>Le maître d'ouvrage prend acte des constats du contributeur. Les objectifs du projet répondent aux dysfonctionnements constatés.</p>
<i>Observation n°RN4</i>	<p>En ma qualité d'usager régulier de la route reliant Montbéliard à Lure, je souhaite partager mes observations concernant le projet d'aménagement à 2 x 2 voies de la RN19.</p> <p>Au cours de mes trajets quotidiens, je constate fréquemment des ralentissements à la sortie d'Héricourt le matin, ainsi qu'à l'échangeur en fin de journée, entraînant des comportements agressifs sur la route. Bien que je reste sur la voie de droite, certains véhicules adoptent une conduite obstruant les dépassements en se positionnant à gauche, ce qui est source de dangerosité et de surenchère agressive. De plus, cette configuration occasionne des pertes de temps cumulatives non négligeables, environ cinq minutes par jour, soit l'équivalent de dix-huit heures de congestion sur une année de travail.</p> <p>Sur le plan de la sécurité, le contraste entre une route bidirectionnelle et une 2x2 voies est évident. Vous en conviendrez, la portion concernée est propice aux accidents. Quant aux nuisances sonores potentielles pour les riverains, elles pourraient être limitées par l'installation d'un mur anti-bruit le long de la nouvelle infrastructure. Par ailleurs, étant donné que le projet prévoit le doublement de voies existantes, l'emprise sur les terres agricoles devrait rester limitée.</p> <p>En conclusion, je soutiens la réalisation de ce projet d'aménagement, considérant qu'il favorise l'unité et l'égalité des territoires. Il importe de ne pas limiter cette réflexion au seul département du Territoire de Belfort, sachant que de nombreux usagers, comme moi, contribuent activement au développement économique des régions de Belfort et de Montbéliard en empruntant quotidiennement cet axe routier.</p>	<p>Le maître d'ouvrage prend acte des constats du contributeur. Les objectifs du projet répondent aux dysfonctionnements constatés.</p> <p>Le maître d'ouvrage prend note de l'avis favorable du contributeur.</p>
<i>Observation n°RN5</i>	<p>Notre famille 3 personnes, qui empruntons cette route tous les jours sommes pour l'aménagement 2x2 entre Héricourt et trevenans. En effet tous les ans des accidents sur cette portion même mortels et de plus cela évitera les embouteillages et nous fera gagner 15min sur 45min ça compte énormément.</p>	<p>Le maître d'ouvrage prend note de l'avis favorable du contributeur.</p>

<p><i>Observation n°RN6</i></p>	<p>J'habite à NANCY. J'empreinte souvent la RN 57 NANCY-LUXEUIL, la D 64 LUEUIL-LURE et RN 19 LURE – DELLE depuis 1998, j'ai vu les améliorations réaliser sur ce trajet.</p> <p>Les élus du massif des VOSGES ont décidé depuis de nombreuses années d'interdire le transit de marchandises dans les cols et tunnel du massif, de nombreux panneaux jaune indiquent la route a suivre.</p> <p>Le contournement du massif se fait soit par le nord par la RN4 NANCY-PHASBOURG, il manque 7,5 kilomètres de 2x2 voies entre BLAMONT et ST GEORGES sur le journal ER édition LORRAINE du mardi 27/02/2024, article indiquant le début des travaux enfin cette année pour une ouverture en 2029.Et la suite se fait par l'autoroute A4 vers le nord de l'ALSACE .</p> <p>Ou soit par le sud par la RN57 NANCY-ST-SAUVEUR il manque le parcourt EN 2X2 voies depuis le début du département de la HAUTE-SAONE jusqu'à LUXEUIL (le contournement de FOUGEROLLES) et le contournement de ST-SAUVEUR, on l'attend depuis longtemps, mais c'est le conseil départemental 70 qui doit le gère.</p> <p>La suite se fait par la D64 ST-SAUVEUR-LURE en 2x2 voies, et par la RN 19 LURE-SAVENANS pour attraper l'autoroute A36 vers le sud de l'ALSACE.</p> <p>Donc si vous aménager la RN 19 entre HERICOURT et SEVENANS cela sécurisera cette route vue de nombreux transports de marchandises qui l'utilisent et supprimera ce point noir.</p> <p>J'ai regardé le projet qui me parait correct, d'après quelques renseignements les travaux auraient du commencer en 2023, j'avait bien vu des cabanes de chantier a cote de la bretelles d'accès de BANVILLARS, mais pas de travaux réaliser à part la végétation coupée.</p> <p>J'espère avec cette enquête que cela ne va pas trop retarder le début des travaux.</p> <p>Merci de votre compréhension.</p> <p>Ps : Je ne comprend pas pourquoi la RN 19 au niveau de échangeur de SEVENANS qui est a 2x2 voie est limite a 90 km/h, c'est peu être utile quand il y a beaucoup de circulation, le matin et le soir, mais en pleine journée c'est absurde. 3</p>	<p>Le maître d'ouvrage prend note de l'avis favorable du contributeur.</p>
<p><i>Observation n°RN7</i></p>	<p>Réalisant le trajet tout les jours sur cet axe, l'engorgement le matin depuis le dessus d'Héricourt et le soir depuis l'échangeur de Sevenans montrent que le trafic intense justifie ce projet.</p> <p>Impact sur la sortie d'autoroute (gros danger) , service de secours hôpital de Trévenans , tronçon aménageable avec peu de modification environnemental</p> <p>Le nombre croissant de camions, les accidents graves ces dernières années en font un tronçon à risque.</p> <p>Nous avons pour beaucoup hâte que ce projet soit réalisé. 3</p>	<p>Le maître d'ouvrage prend note de l'avis favorable du contributeur.</p>
<p><i>Observation n°RN8</i></p>	<p>Je vous envoie ce mail pour vous donnez mon avis. En sachant que j'emprunte cette route tous les jours pour me rendre a mon travail je vois qu'arrivé au entonnoir il y a des gros ralentissement que ce soit dans les deux sens.</p> <p>Cette situation engendre des bouchons sur la A36 ce qui est très dangereux pour tout le monde car ont doit emprunter la bande d'arrêt d'urgence pour emprunter la sortie direction Héricourt.</p> <p>En faisant les travaux il y aurait plus cela et la circulation serait encore plus fluide.</p> <p>Je suis pour ces travaux pour le bien de tous. En restant à votre disposition</p>	<p>Le maître d'ouvrage prend note de l'avis favorable du contributeur.</p>
<p><i>Observation n°RN9</i></p>	<p>Etant un automobiliste qui utilise la RN19 minimum 2 fois par jour, pour rejoindre l'échangeur de Sévenans depuis Héricourt, afin de rejoindre la A36, je voudrais vous soumettre mes avis concernant la nécessiter de passer la RN19 en 2 × 2 voies.</p>	<p>Le maître d'ouvrage prend note de l'avis favorable du contributeur.</p>

	<p>Premièrement : Passer la RN19 en 2 × 2 voies pourrait incontestablement faire gagner un précieux temps à nos services d'urgences qui lors de leurs interventions, se retrouvent fréquemment coincé dans les flux de circulation intense notamment pendant les heures de pointe. En effet, il est difficile et dangereux pour les automobilistes de s'écarter pour laisser passer les services d'urgences, de plus les ambulances et les pompiers sont souvent bloqués derrière des camions qui ne peuvent pas les laisser passer, contenu du fait qu'il n'y a pas de bande d'arrêt d'urgence et que par endroit cette portion de route est étroite à cause des murs anti-bruit. Par conséquent c'est un enjeu vitale pour les individus qui font appel aux services d'urgences et pour les patients qui doivent être transportés rapidement à l'HNFC.</p> <p>Deuxièmement : Il s'agit d'une question de sécurité, il arrive fréquemment qu'une voiture ou qu'un camion tombe en panne sur cette portion de route et comme cité précédemment il n'y a pas de bande d'arrêt d'urgence, ce qui contraint les automobilistes à faire des écarts importants sur la voie opposée, notamment les camions pour éviter l'obstacle et cela ralentit considérablement la circulation, ce qui crée très vite des bouchons qui remontent parfois jusqu'à la sortie n°11 de la A36. De plus, lorsqu'un véhicule tombe en panne du côté des murs anti-bruit, le conducteur et les passagers de ce dernier ne peuvent même pas quitter leur véhicule sans se mettre en danger pour se mettre à l'abri, car il faut traverser la route pour se réfugier derrière la glissière en béton qui borde la voie opposée, il est donc très dangereux de tomber en panne sur cette portion de route. En complément, de nombreux camions ont des difficultés pour monter la côte dans le sens Héricourt vers Sévenans, ce qui fait régulièrement chuter la vitesse de circulation de 80 Km/h à 50 Km/h, cela cause de gros ralentissements intempestifs et augmente significativement le risque accident, car il n'y a pas de voie pour doubler les véhicules lents qui montent cette côte.</p> <p>Troisièmement : Pour le confort des automobilistes passer la RN19 en 2x2 voies permettrait d'obtenir un gros gain de temps sur les temps de trajet, en effet le gain peut aller de 5 à 10 minutes de temps de parcourt durant les heures de pointe. De plus, cela réduirait drastiquement le nombre d'incivilités qui se produisent sur la route lors de gros ralentissement et surtout à la fin de la 2x2 voies, en sortie de l'échangeur dans le sens Sévenans vers Héricourt, car de très nombreux véhicules doublent jusqu'aux derniers mètres aux niveaux des balises et du zébra juste avant le passage en 1 × 1 voies, cela provoque également de gros ralentissements intempestifs, puisque certains véhicules roulant à droite, notamment les camions, se voient contraints de ralentir fortement pour laisser passer le véhicule qui les double, faute de quoi ils se percuteraient.</p> <p>Conclusion : Passer la RN19 en 2 × 2 voies permettrait d'améliorer grandement le confort et la sécurité des automobilistes, ainsi que d'améliorer également le temps de réponse des services d'urgences.</p>	
<p><i>Observation n°RN10</i></p>	<p>Étant riverains de la RN 19 à Botans, depuis sa création, nous avons subi la construction initiale de cette route, sa présence actuelle, et nous allons subir les futurs travaux. Si cette route avait été faite à l'origine en 2 × 2 voies, nous ne devrions pas de nouveaux subir les nuisances de ces travaux. Pour limiter les nuisances sonores, un mur anti bruit a été mis en place, mais ce dernier est insuffisant, il n'est pas adapté aux poids lourds plus hauts que le mur. Nous craignons subir encore plus de nuisances, avec une vitesse supérieure après travaux. D'autant qu'il n'est prévu aucunes mesures supplémentaires, les murs existants seraient remis en place après travaux.</p> <p>Nous avons tenté d'analyser le dossier du projet de la mise en 2 × 2 voies, ce dernier est présent sur le site de la préfecture de Belfort, mais le volume du dossier, sa technicité, nous font penser que le but est de décourager les personnes concernées. Dans ce dossier, sur de nombreux points, il semble que tout sera parfait !!! Il n'y aura pas plus de bruit, pas de plus de pollution, pas plus de nuisances...</p> <p>A noté, dans le dossier des études de comptages de véhicules ont été faites, en janvier 2021, durant une semaine, il ressort que le pourcentage de poids lourds (véhicules les plus bruyants) sur le volume total de trafic de la zone concernée représentent 12%, nous pensons que cette étude est complètement impactée par le fait que nous étions soumis à ces dates à un couvre feu lié à la pandémie de COVID, de plus début 2021, le trafic était très réduit du fait du grand ralentissement</p>	<p>Concernant les nuisances sonores, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.</p> <p>Le dossier d'enquête publique doit répondre aux exigences de la réglementation en termes de contenu ce qui explique que ce dossier peut être jugé volumineux et trop technique. Néanmoins, le maître d'ouvrage a mis à disposition du public un guide de lecture afin de faciliter son appropriation par le public.</p> <p>Il y a effectivement une coquille dans le dossier ; La campagne de comptage a été effectuée par Lee Sorméa du lundi 13 au dimanche 19 janvier 2020 et non du lundi 13 au dimanche 19 janvier 2021, soit hors période COVID.</p> <p>Les chiffres de trafic issus de cette campagne sont cohérents avec les données de trafic mises à disposition sur le site internet de l'exploitant routier.</p>

	<p>de l'économie.</p> <p>Les travaux vont durer de deux à trois ans, cela suppose bruit, poussière, circulation d'engins, pollution, risques écologiques....</p> <p>Les mesures prévues dans le plan nous paraissent bien dérisoires, par exemple pour le bruit, les mesures sont : réalisation d'un dossier bruit, travail de nuit exceptionnel, information des riverains par le biais d'un site internet, implantation du matériel bruyant pas trop près des habitations. Quel programme !! Les mesures pour la pollution air, eau, sont du même genre...</p> <p>Nous espérons que les risques liés à la présence des conduites de gaz et oléoduc seront bien prise en compte. En fait cette étude est volumineuse, mais au final quelque soient les nuisances, la conclusion est la même, les seuils ne seront pas dépassés. Nous aurions aimé être mieux protégés pendant les travaux et après !!!</p> <p>Nous espérons que nos observations seront au moins lues, mais elles ne changeront malheureusement absolument rien. 3</p>	<p>La phase de travaux va effectivement générer des nuisances pour les riverains. Les mesures de réduction proposées par le maître d'ouvrage sont des mesures qui sont classiquement déployées sur ce type de chantier d'infrastructure.</p> <p>Les présences de l'oléoduc et des conduites de gaz ont effectivement été prises en compte par le maître d'œuvre.</p>
<p><i>Observation n°RN11</i></p>	<p>Concernant le secteur de la sortie d'Argiésans, il serait bon de prévoir une atténuation du bruit provenant des véhicules pour les riverains. À l'heure actuelle dormir fenêtres ouvertes en période de chaleur n'est déjà pas très commode, avec le passage en 2X2 voies, cela risque de devenir assez pénible.</p> <p>Pour ce qui est de la sécurité, ces travaux sont indispensables et devraient se faire au plus vite, étant donné les nombreux accidents. Seule crainte, les vitesses très excessives qui arrivent souvent quand la circulation est fluide, notamment la nuit</p>	<p>Concernant les nuisances sonores, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet. La bretelle de sortie d'Argiésans bénéficiera d'un linéaire d'écran supplémentaire par rapport à l'existant.</p>
<p><i>Observation n°RN12</i></p>	<p>Suite à mon passage le 11 mars à la préfecture du territoire de Belfort et ma rencontre avec un membre de la commission d'enquête. Voici mes observations concernant la RN19 entre Sevenans et Héricourt.</p> <p>Empruntant très régulièrement cet axe, je constate qu'il devient de plus en plus anxiogène et agit comme un goulot d'étranglement, venant du Luxembourg pour rejoindre Belfort, ou le tracé est en 2 x 2 voies continuellement, il s'arrête brutalement à hauteur d'Héricourt. Ce qui est d'autant plus incompréhensible car nous arrivons dans l'aire urbaine, au lieu de s'élargir, la route se rétrécit. Il s'agit d'un maillon manquant manifeste, et l'avis est partagé unanimement par les personnes que je croise et que je rencontre.</p> <p>Suite à cette configuration, nous voyons que cela entraîne aux heures de pointe un trafic important et souvent des bouchons le soir sur l'A36 ou la file de véhicules s'étant parfois jusqu'à Belfort sur la bande d'arrêt d'urgence pour atteindre la sortie 11 de l'autoroute (sens belfort/hericourt) et le matin également dans l'autre sens entre Héricourt et l'échangeur de l'A36.</p> <p>De plus, ce tronçon est très accidentogène, le constat est sans appel, les différents articles de presse relatant les carambolages, accidents, blessés et morts sont légions exemple : https://france3-regions.francetvinfo.fr/bourgogne-franche-comte/grave-accident-circulationentre-sevenans-hericourt-1275311.html</p> <p>La réalisation de cette route va également désenclaver Héricourt et la zone industrielle du mont vaudois se développera d'autant plus.</p> <p>Sur le plan environnemental, je n'ai pas de remarques, on visualise le futur tracé qui longe l'actuelle RN19, le terrain est déjà prêt, en friche actuellement et il n'y aura pas d'impact.</p> <p>Lors de la réalisation de cette portion, il serait bon de mettre des panneaux lumineux à message variable</p> <p>Enfin sur l'aspect financier, une enveloppe avait été allouée suite à un reliquat issu des travaux</p>	<p>Des Panneaux à Messages Variables (PMV) sont bien prévus dans le cadre du projet.</p>

	<p>financés par la société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR) sur l'échangeur de Sevenans, achevés en 2019. Certes, le coût des travaux est désormais plus important suite à l'inflation, mais plus on attend, plus le cout sera important, c est une chaine de logique sans fin.</p> <p>Vous le voyez, par mon exposé ci dessous, ce projet est vital pour l'aire urbaine, combien de morts devront nous attendre avant la réalisation des travaux? combien de temps perdus sur la route dans les bouchons? Il faut que tout soit mis en oeuvre rapidement afin de lancer ces travaux aussi rapidement que possible, les automobilistes attendent désespérément que les pouvoirs publics fassent le nécessaire pour le bien commun.</p> <p>Merci d'avoir pris le temps de lire et en espérant alimenter positivement ce projet afin qu'il aboutisse dans les prochains mois.</p>	<p>Le maître d'ouvrage prend note de l'avis favorable du contributeur.</p>
<i>Observation n°RN13</i>	<p>L'élargissement de cette route permettra certainement de fluidifier le trafic aux heures de pointe ce qui conviendra aux automobilistes, mon observation concerne le projet concomitant de création de voie cyclable.</p> <p>Cette voie cyclable ne doit être envisagée que comme un élément de la liaison Héricourt Belfort et donc être raccordée aux projets des collectivités locales riveraines. Le financement prévu sur l'emprise du chantier RN19 devra contribuer à la réalisation du projet des collectivités même si son tracé peut être hors de la zone de chantier. En effet la mise en sécurité des usagers cyclistes ainsi que la topographie des lieux milite pour un tracé longeant la voie ferrée par le sud depuis Brevilliers pour éviter le passage sur le pont étroit de la D18, puis passage par Banvillars et à nouveau longeant la voie ferrée jusqu'à l'ouvrage passant sous la RN19 et enfin le tracé rejoint la piste existante qui contourne Argiésans par le Sud. C'est par une synergie Etat / Conseils départementaux / Communes que les infrastructures pourront faire du vélo une alternative à la voiture sur les trajets courts et ainsi contribuer à la diminution de l'empreinte carbone de nos déplacements.</p>	<p>Le maître d'ouvrage prend note de l'avis favorable du contributeur.</p> <p>Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.</p>
<i>Observation n°RN14</i>	<p>Concernant votre enquête pour le projet d'aménagement à 2 x 2 voies de la RN 19 entre Héricourt et l'échangeur de Sevenans, je me permets de vous contacter. C'est une route que je dois emprunter quotidiennement pour me rendre à mon travail. Mais parfois j'évite cette route et préfère faire un détour. La 2x2 voies est très empruntée et des véhicules circulent vite pour être le premier arrivé à l'entonnoir (1 voie). Causant des excès de vitesse et aussi des embouteillages comme c'est une route très empruntée pour se rendre en direction de Delle ou Sévenans ou prendre l'autoroute.</p> <p>De plus prenant cette route en fin de journée vers 17h45 (1 fois par semaine sur ce créneau horaire) souvent je me retrouve dans les embouteillages à ce moment.</p>	<p>Pas de commentaire de la part du maître d'ouvrage.</p>
<i>Observation n°RN15</i>	<p>Concernant le secteur de la sortie d'Argiésans, il serait bon de prévoir pour les riverains, une atténuation du bruit provenant des véhicules.</p> <p>À l'heure actuelle, dormir la nuit fenêtres ouvertes en période de chaleur n'est déjà pas très commode, avec le passage en 2X2 voies, cela risque de devenir assez pénible.</p> <p>Seule crainte : Les vitesses excessives qui arrivent souvent quand la circulation est fluide et notamment la nuit.</p> <p>La longue « ligne droite » de cette route avant la sortie Argiésans fait que certaines personnes en profitent pour effectuer une accélération.</p> <p>Pour ce qui est de la sécurité, ces travaux sont indispensables et devraient se faire au plus vite étant donné les nombreux accidents.</p>	<p>Concernant les nuisances sonores, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.</p> <p>La bretelle de sortie d'Argiésans bénéficiera d'un linéaire d'écran supplémentaire par rapport à l'existant.</p> <p>Le maître d'ouvrage prend note de l'avis favorable du contributeur.</p>
<i>Observation n°RN16</i>	<p>Résidants à Héricourt, et utilisateurs de cette portion de route de manière journalière aux heures de bureau : 7h50 – 12h – 13h50 – 18h, nous constatons des bouchons quotidiens au rétrécissement de la 2 x 2 voies, de plus comme il y a plusieurs accès sur cette portion rétrécie, les bouchons s'accroissent et les risques accidentogènes deviennent patents.</p>	<p>Le maître d'ouvrage prend acte des constats du contributeur.</p> <p>Les objectifs du projet répondent aux dysfonctionnements constatés.</p>

	<p>Les conduites à risque également, de nombreux conducteurs, camions compris s'agglutinent à gauche pour essayer de gagner du temps. Il suffit de consulter les archives pour constater le nombre d'accidents et de décès sur cette portion rétrécie.</p> <p>Enfin, la sortie d'autoroute venant de Belfort en direction d'Héricourt à ces mêmes heures, surtout le soir, est très dangereuse, les véhicules devant circuler sur la bande d'arrêt d'urgence pour ne pas risquer une collision des véhicules les dépassant en direction de Montbéliard.</p> <p>Ces travaux d'élargissements ne devraient pas trop impacter la faune sauvage s'ils sont bien menés, quand aux nuisances sonores des murs antibruit peuvent être installés le tout permettra enfin une circulation plus fluide et surtout moins accidentogène.</p> <p>Nous les attendons avec impatience depuis de nombreuses années et sommes très FAVORABLE à ces travaux d'élargissement de la RN19 entre Héricourt (Haute-Saône) et l'échangeur de Sévenans (Territoire de Belfort).</p>	<p>Le maître d'ouvrage prend note de l'avis favorable du contributeur.</p>
Observation n°RN17	<p>Route très très dangereuse qui nécessite la mise en 2 x 2 voies. Les passages de la route de 2 voies à une seule sont accidentogènes . De plus la circulation étant très importante à certaines heures de la journée, les bouchons sont très nombreux et gênent les déplacements quotidiens. 3</p>	<p>Le maître d'ouvrage prend acte des constats du contributeur. Les objectifs du projet répondent aux dysfonctionnements constatés. Le maître d'ouvrage prend note de l'avis favorable du contributeur.</p>
Observation n°RN18	<p>Je suis favorable au Projet d'aménagement à 2 x 2 voies de la RN19 entre Héricourt et l'échangeur de Sevenans</p> <p>Il est urgent de faire cet aménagement de mon point de vue, pour des raisons de sécurité. En effet il y a de nombreux accidents frontaux dont des accidents mortels sur cette portion Aussi de nombreux bouchons (qui participent aux accidents) du fait du passage de 2 voies à 1 voie et donc de l'effet entonnoir Merci de prendre en considération mon point de vue</p>	<p>Le maître d'ouvrage prend acte des constats du contributeur. Les objectifs du projet répondent aux dysfonctionnements constatés. Le maître d'ouvrage prend note de l'avis favorable du contributeur.</p>
Observation n°RN19	<p>Ci joint l'avis de mon épouse et moi sur le Projet d'aménagement à 2 x 2 voies de la RN19 entre Héricourt et l'échangeur de Sevenans, dans le cadre de l'enquête publique en cours Nous habitons LUZE et utilisons le tronçon concerné quasiment tous les jours.</p> <p>1. La sécurité Cet aménagement nous paraît indispensable pour assurer la sécurité des usagers, en effet, à chaque passage quelque soit l'heure, la circulation est importante(en plus de nombreux camions) et nous sommes toujours inquiets quand on croise des camions, surtout dans les différentes courbes qui jalonnent le tracé. De plus sur la petite ligne droite, in n'est pas rare de voir des dépassements dangereux Cet aménagement nous paraît donc essentiel et primordial pour la sécurité NOTA : la piste cyclable de la sortie de Brevilliers jusqu'à la route de Banvillars amènera un apport pour la sécurité des cyclistes, la portion évitée étant dangereuse (je suis cyclotouriste et j'emprunte souvent cette portion)</p> <p>2. La fluidité Aux heures de pointe, il y a de nombreux ralentissements et bouchons qui engendrent : • de nouveaux risques sécurité • de la perte de temps aux usagers • un surcroît de circulation dans les villes/villages environnant car un certains nombre d'usagers y passent pour éviter ces bouchon • un consommation supplémentaire de CO2 due aux bouchons et trajets d'évitement</p> <p>3. Impacts environnementaux Je ne suis pas spécialiste mais l'aménagement se fera sur le tracé actuel, sans couper d'arbre et</p>	<p>Le maître d'ouvrage prend acte des constats du contributeur. Les objectifs du projet répondent aux dysfonctionnements constatés. Le maître d'ouvrage prend note de l'avis favorable du contributeur.</p>

	avec l'économie de CO2 due à la fin des bouchons, l'impact devrait être nul Nous avons donc hâte que cet aménagement soit réalisé.	
<i>Observation n°RN20</i>	<p>Je suis un habitant d'Argiésans dont la maison se situe à environ 150 m de la RN 1019 et à la même altitude. Les nuisances sonores sont déjà bien présentes vu le flux très important de circulation sur cet axe. Je souhaiterais donc que des murs anti bruits d'une hauteur assez conséquente soient installés depuis la fin du bois de Dorans Banvillars jusqu'à la sortie Argiésans.</p> <p>Lors de la construction des deux premières voies de circulation en 2003 il avait été dit que des murs anti-bruits seraient installés une fois que la RN 1019 passerait en 2X2 voies. Je pense qu' il est nécessaire de prévoir ces murs pour le bien être des riverains. Sur les documents présentés dans le dossier d'enquête publique que j'ai consulté en mairie il est difficile de voir si ces murs sont existants</p>	Concernant les nuisances sonores nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.
<i>Observation n° RN21</i>	<p>J'ai eu vent de cette enquête publique</p> <p>En tant que cycliste au quotidien (pas seulement pour le sport, mais aussi pour l'utilitaire), je souhaiterais vous faire part du besoin de création d'une piste cyclable (idéalement en site propre, ou sur des routes très peu passantes) pour permettre de relier Héricourt à Bavillier/Belfort en sécurité à vélo. S'il pouvait également passer à proximité de Banvillars cela ajouterait un village connecté.</p> <p>si un passage sous un pont de la future RN19 est à prévoir assez large pour une piste cyclable, autant l'anticiper dès maintenant plutôt que de se retrouver devant le fait accompli, où il sera trop tard pour l'élargir.</p> <p>actuellement la route est particulièrement dangereuse pour les cyclistes. Habitant à Valdoie, il m'arrive régulièrement d'aller voir des amis à Héricourt à vélo, et je me fais bien trop régulièrement frôler par des automobilistes ne respectant pas les distances de sécurité de 1m50 hors agglo ou 1m en agglo. J'ai arrêté d'espérer qu'ils s'éduquent un jour, je demande maintenant aux autorités locales des pistes cyclables à l'écart des voitures pour la sécurité/survie des cyclistes.</p> <p>merci d'avance de votre prise en compte de ma demande</p>	Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.
<i>Observation n°RN22</i>	<p>Je souhaite verser au dossier de consultation le commentaire suivant :</p> <p>Dans le cadre de l'élargissement de la RN19, il me semble primordial de ne pas oublier d'autres modes de transports plus doux et moins polluants que le voiture , à savoir le Vélo Alors que la crise climatique touche tous les territoires, la créations d'une liaison cyclable entre Belfort Héricourt me semble particulièrement opportune et pertinente car elle permettrait à tous les habitants du secteur de pouvoir effectuer leurs déplacements avec un impact carbone nul.</p> <p>Un tracé proposé par la Comm Communes d'Héricourt reliant cette ville à Brevilliers, Banvillars , pour rejoindre Argiesans , Bavilliers et Belfort (piste existante à améliorer) Je vous remercie de bien vouloir étudier ce projet</p>	Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.
<i>Observation n°RN23</i>	<p>Dans le cadre de l'Enquête publique unique pour les travaux d'élargissement à 2X2 voies de la RN19 entre Héricourt et l'échangeur de Sévénans, je souhaitais vous faire part de mes observations:</p> <p>En tant qu'usager régulier (aller/retour travail, chaque jour) de la portion de route concernée par le projet de passage en 2x2 voies, je souhaite exprimer mon plein soutien à cette initiative. Cette transformation apportera de nombreux avantages tant en termes de sécurité que de fluidité de la circulation.</p> <p>Tout d'abord, la sécurité des usagers est primordiale. À plusieurs reprises, j'ai été confronté à des situations dangereuses où des véhicules se déportaient sur ma voie en raison de l'étroitesse de la</p>	<p>Le maître d'ouvrage prend acte des constats du contributeur. Les objectifs du projet répondent aux dysfonctionnements constatés. Le maître d'ouvrage prend note de l'avis favorable du contributeur.</p>

	<p>route actuelle. Le passage en 2x2 voies permettra de réduire significativement ce type d'incidents et d'assurer une meilleure protection pour tous les conducteurs.</p> <p>En outre, la suppression des bouchons est un enjeu majeur pour cette route. Les embouteillages fréquents causent non seulement des retards importants, mais également des situations de tension et d'impatience parmi les usagers. En élargissant la route et en augmentant le nombre de voies, nous pourrions fluidifier le trafic et réduire les temps de trajet pour tous.</p> <p>Ce projet de passage en 2x2 voies représente donc une opportunité significative d'améliorer la qualité de vie des habitants de la région, ainsi que celle des personnes qui empruntent cette route pour leurs déplacements quotidiens ou occasionnels.</p> <p>En conclusion, je soutiens pleinement cette initiative et j'encourage vivement les autorités compétentes à poursuivre dans cette voie. Le passage en 2x2 voies apportera des bénéfices tangibles en termes de sécurité routière, de fluidité du trafic et de confort des usagers.</p> <p>Je vous remercie pour la démarche entreprise et pour les efforts que vous mettez en place pour simplifier la vie de tous.</p>	
<i>Observation n°RN24</i>	<p>J'utilise quotidiennement cet axe pour des raisons professionnelles depuis plus de 10 ans. Cette portion non aménagée est extrêmement accidentogène. Plusieurs accidents par an et en l'état ne garantissant pas une sécurité optimale aux usagers. Il est donc indispensable de sécuriser cette axe.</p> <p>De plus, tous les jours, aux heures de pointes, je rencontre des embouteillages du au rétrécissement à 2x1 voies, que ce soit à Héricourt ou à Sevenans malgré les aménagements de l'échangeur. Il est donc indispensable de fluidifier le trafic sur cet axe très emprunté. Je suis plus que favorable à un aménagement de cette portion en 2 x 2 voies.</p>	<p>Le maître d'ouvrage prend acte des constats du contributeur. Les objectifs du projet répondent aux dysfonctionnements constatés. Le maître d'ouvrage prend note de l'avis favorable du contributeur.</p>
<i>Observation n°RN25</i>	<p>Par ce mail je vous communique l'intérêt de réaliser une liaison cyclable dans le cadre des travaux de la 2x2 voie entre Héricourt et Belfort, comme proposée par l'association Veloxygène 90 qui est la meilleure proposition pour la sécurité des usagers.</p>	<p>Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.</p>
<i>Observation n°RN26</i>	<p>Je me présente Mr JACQUET SEBASTIEN, je réside sur la commune de Grandvillars. Je viens de voir l'enquête publique pour le projet d'élargissement de la RN19 entre Sevenans et Héricourt. Je vous adresse cet email de ma part, ma famille, ma belle famille, mes amis. Nous sommes tous HYPER FAVORABLES à l'élargissement de la voie rapide en 2x2 voies sur cette partie là, nous l'empruntons très souvent et la logique veut que ce tronçon soit continuellement en 2x2 pour le bien-être et la sécurité de tous les usagers de la route et mettre fin à ces petits moments de ralentissement qui sont hyper dangereux et qui produisent de graves accidents et bouchons.</p> <p>En vous remerciant."</p>	<p>Le maître d'ouvrage prend acte des constats du contributeur. Les objectifs du projet répondent aux dysfonctionnements constatés. Le maître d'ouvrage prend note de l'avis favorable du contributeur.</p>
<i>Observation n°RN27</i>	<p>Encore un accident grave cet AM sur le tronçon de l'enquête, quelques minutes avant notre passage.</p> <p>Il serait intelligent de mettre une limitation et un séparateur de voie avant les travaux de la 2x2 voies.</p> <p>Merci pour votre prise de responsabilité et votre action."</p>	<p>Le maître d'ouvrage prend acte des constats du contributeur. Les objectifs du projet répondent aux dysfonctionnements constatés. Le maître d'ouvrage prend note de l'avis favorable du contributeur.</p>
<i>Observation n°RN28</i>	<p>J'utilise cette portion de route tous les jours pour me rendre au travail et rentrer chez moi.</p> <ul style="list-style-type: none"> Dans le sens Delle/Héricourt, le rétrécissement entraîne des embouteillages allant jusqu'à la sortie d'autoroute de l'A36 obligeant les voitures à se mettre sur la voie d'arrêt d'urgence rendant la situation très dangereuse. De nombreux accidents graves ont lieu 	<p>Le maître d'ouvrage prend acte des constats du contributeur. Les objectifs du projet répondent aux dysfonctionnements constatés. Le maître d'ouvrage prend note de l'avis favorable du contributeur.</p>

	<p>sur cette portion de route.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dans les 2 sens, le rétrécissement entraîne des ralentissements qui entraînent des incivilités et des situations dangereuses. De plus cet axe permet l'accès à l'hôpital ce qui peut retarder une prise en charge. <p>L'aménagement à 2 x 2 voies permettrait de fluidifier le trafic et réduire les accidents sur cette portion.</p>	
<i>Observation n°RN29</i>	<p>Le projet de passage à 2 fois 2 voies de la RN19, pose le problème des déplacements Héricourt/Belfort que ce soit en voiture ou en cyclo</p> <p>Sur les plans fournis, sur celui de 2022 présenté en mairie de Brevilliers comme sur celui actualisé de 2024, les déplacements cyclistes ne sont pas étudiés de façon précise. Une grande flèche rouge les représentent sans qu'un tracé précis, avec raccordements à l'existant soit établi (pas de piste cyclable entre la sortie de Brevilliers et l'entrée dans Argiésans)</p> <p>Le déplacement par cycle (vélo, tandem, vélo cargo, cyclo avec remorque) va prendre avec les années une importance majeure et nécessite une attention particulière 2 Projets ont été élaborés par la communauté de communes d'Héricourt</p> <ul style="list-style-type: none"> • le premier longeant la voie d'accès à Héricourt entre Brevilliers et le rond point supérieur , en regard des déchèteries; il impose que les cyclistes coupent cette voie pour rejoindre la voie emmenant à la déchèterie ; cette voie est très empruntée , souvent avec des vitesses élevées et de ce fait n'offre pas une sécurité suffisante pour les cyclistes (par exemple passage d'une famille avec des enfants) • le 2° projet, suit la voie ferrée, entre Brevilliers et le pont de la route menant à Banvillars, et se raccorde avec la route allant de Banvillars à Argiésans puis avec la piste cyclable d'Argiésans ; le trajet est un peu plus long, mais plus sécurisé, moins bruyant, et sans dénivelé trop marqué et donc retient toute mon attention. 	Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.
<i>Observation n°RN30</i>	<p>Merci de prévoir la traversée cyclable de la RN19 dans le cadre de l'élargissement à 2 x 2 voies. Cette traversée cyclable est indispensable pour la future liaison cyclable Belfort – Héricourt.</p>	Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.
<i>Observation n° RN31</i>	<p>En complément de mon mail du 12 mars 2024, deux points :</p> <p>1) ce qui bloquait les travaux l'an dernier était sur le transfert de la m19 au département de la Haute Saône et la récupération de la TVA sur les travaux. Ce frein est désormais levé puisque la RN19 reste nationale sur la totalité du tronçon en question.</p> <p>2) Encore deux accidents sur cette portion ce weekend , au coeur de l'enquête publique vous pourrez faire part de ces accidents à l'avis de l'autorité environnement qui :</p> <p>"recommande aussi au maître d'ouvrage de mener « une analyse plus précise de l'accidentalité de la section »" (source Est Républicain Guillaume Minaux - 25 oct. 2023 à 19:00).</p> <p>Sur les 22 avis publiés jusqu'à présent, ils sont unanimes, et décrivent l'urgence des travaux.</p>	Concernant le financement, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.
<i>Observation n°RN32</i>	<p>Je vous écris pour apporter un commentaire dans le cadre de l'enquête publique sur les travaux de la RN19 entre Héricourt et l'échangeur de Sévénans.</p> <p>"Étant utilisateur quotidien de la RN19 entre Héricourt et Sévénans aux heures de pointes (env. 7h30 et env. 17h), l'élargissement en 2x2 voies sur l'ensemble du parcours est très bonne chose pour la fluidité et la sécurité du trajet.</p> <p>Réalisant aussi ce trajet en vélo dans un esprit de participer à l'effort de mobilités durables, j'ai été surpris en consultant le plan général des travaux de ne pas voir apparaître la prise en compte d'un aménagement de piste cyclable entre Brevilliers et Argésians, à minima, ou encore mieux un aménagement de piste cyclable entre Brevilliers et Froideval au niveau de la Coulée Verte.</p>	<p>Le maître d'ouvrage prend note de l'avis favorable du contributeur.</p> <p>Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.</p>

	<p>L'aménagement d'une piste cyclable entre Brevilliers et Froideval apporterait une réelle plus value au projet en ajoutant un effort de transition vers les mobilités durables en plus de la sécurisation du réseau routier."</p> <p>Je vous remercie par avance pour la prise en compte de mon commentaire.</p> <p>Et je vous souhaite une belle journée.</p>	
Observation n°RN33	<p>Après avoir pris connaissance de quelques documents concernant l'élargissement de la 2x2 voies de la RN 19, je suis étonné de ne pas voir de piste cyclable associée.</p> <p>Habitant Hericourt, j'aimerais utiliser plus souvent mon vélo pour aller travailler à Belfort. Cependant il n'y a pas de piste cyclable entre Brévilliers et Argiesans, ce qui rend ce parcours très dangereux.</p> <p>La mise en place d'une piste cyclable, serait un grand plus pour la population Hericourtoise désirant se rendre à Belfort.</p> <p>Utilisation du vélo se développe de plus en plus sur Hericourt, la jonction cyclable avec Belfort devient indispensable.</p>	Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.
Observation n°RN34	<p>En ma qualité d'habitant de BREVILLIERS et d'usager journalier de cette route entre BREVILLIERS et BOUROGNE pour me rendre à mon travail ,je suis favorable au projet d'aménagement en 2 x 2 voies de la RN19 que nous attendons depuis plusieurs années.</p> <p>Je profite que cette enquête publique soit ouverte à l'ensemble des usagers pour vous soumettre 2 observations.</p> <p>L'élargissement de cette portion permettra de fluidifier le trafic intense que nous connaissons à ce jour et réduira sûrement tous les risques liés à la Sécurité routière ,ce qui est vital et primordial dans un tel projet.</p> <p>Par contre,après analyse du dossier, ma crainte principale est la prise en compte des nuisances sonores,les mesures prévues pour limiter le bruit paraissent dérisoires , seuls les murs existants sur la commune d'Argiesans seront repris,rien sur le reste du tracé (pas de murs ni de merlons de terre...) et pourtant les habitants comme nous ,de la rue des Combes sur BREVILLIERS (zone de la PREUSSE)se trouvent qu'à quelques mètres de cette route.</p> <p>L'été dernier,par rapport à la période de sécheresse, c'était l'enfer... impossibilité de profiter de l'extérieur en toute tranquillité et de pouvoir laisser les fenêtres ouvertes,bruit incessant jour et nuit.</p> <p>Il serait judicieux de reprendre ce point dans votre projet pour le bien être des riverains sur l'ensemble des communes impactées.</p> <p>Autre sujet,étant cyclotouriste,je m'interroge aussi sur le tracé de la future piste cyclable liaison entre la Haute Saône et le territoire de BELFORT sur l'étude,on n'a du mal de se projeter, cette piste cyclable sera t.elle à la hauteur des attentes des passionnés de la petite reine au beau milieu d'une 2x2?,sujet a approfondir et a clarifier,je pense.</p> <p>Par avance, nous vous remercions pour la prise en compte de nos observations et espérons que ces points seront repris dans la mise a jour du dossier.</p>	<p>Le maître d'ouvrage prend note de l'avis favorable du contributeur.</p> <p>Concernant les nuisances sonores nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.</p> <p>La rue des Combes se situe à l'extrémité ouest du projet. Il n'est effectivement pas prévu de protections acoustiques sur ce secteur au regard des conclusions de l'étude acoustique.</p> <p>Dans le voisinage de l'ouvrage de rétablissement de la rue des Combes, la RN19 est en déblai, ce qui assure une certaine protection des habitations vis-a-vis des nuisances sonores.</p> <p>Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.</p>
Observation n°RN35	<p>Je vous prie de trouver ci-dessous des commentaires à l'enquête publique en objet.</p> <p>Le projet envisage la création d'une piste cyclable d'une largeur de 3 mètres sur un tronçon Héricourt – Argiesans. Suivant la définition de la piste cyclable, cela sera donc un itinéraire cyclable en site propre, ce qui est un bon point Je tiens à souligner plusieurs points qui me semblent importants par rapport à cet aménagement cyclable :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Une attention particulière devra être apportée au bruit : au besoin, des murs d'isolation acoustique seront à mettre en place afin de permettre aux cyclistes de ne pas subir les nuisances auditives des véhicules motorisés. ● L'aménagement cyclable devra être continu, c'est-à-dire que l'aménagement ne doit 	<p>Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.</p> <p>Il n'est pas prévu de protection acoustique particulière pour la piste cyclable. Cela étant, le tracé de la variante retenue par les collectivités n'est pas à proximité directe de la route nationale.</p>

	<p>pas s'interrompre aux éventuels carrefours.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● L'objectif final affiché étant de relier Héricourt à Belfort, l'aménagement sera potentiellement utilisé pour de nombreux trajets pendulaires. Pour cela, il est nécessaire de minimiser le temps de trajet en privilégiant un itinéraire direct, c'est-à-dire sans détour par les centre-bourgs. Des liaisons spécifiques pourront être envisagées entre les centre-bourgs et cette piste principale ● Les ronds-points classiques sont particulièrement insécurisants pour les cyclistes. Si le tracé doit passer par un/des ronds-points, il faudra veiller à ce qu'ils intègrent un anneau cyclable séparé (« à la hollandaise »). ● Enfin, si le franchissement de la RN19 s'avère nécessaire, il faudra que l'ouvrage de franchissement permette de le faire en sécurité et de manière fluide (pente limitée) <p>Le Cerema a édité de nombreux ouvrages avec des recommandations, il sera opportun de les suivre. Bien à vous,</p>	
<i>Observation n°RN36</i>	<p>Bonjour, En sus des passerelles à gibier Merci de prévoir la traversée cyclable de la RN19 dans le cadre de l'élargissement à 2 x 2 voies. Cette traversée cyclable est indispensable pour la future liaison cyclable Belfort-Héricourt.</p> <p>Sincères salutations.</p>	Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.
<i>Observation n°RN37</i>	<p>Bonjour, Merci de prévoir la traversée cyclable de la RN19 dans le cadre de l'élargissement à 2 x 2 voies. Cette traversée cyclable est indispensable pour la future liaison cyclable Belfort-Héricourt.</p> <p>Sincères salutations.</p>	Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.
<i>Observation n°RN38</i>	<p>Merci de penser à un passage sous la RN 19 pour favoriser la circulation cyclable entre Belfort et Héricourt. On peut même partager l'espace avec la faune sauvage. Circulation douce et corridors biologiques sont compatibles</p> <p>Cordialement</p>	Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.
<i>Observation n°RN39</i>	<p>A l'attention du président de la commission d'enquête</p> <p>Bonjour, Je suis favorable au Projet d'aménagement à 2 x 2 voies de la RN19 entre Héricourt et l'échangeur de Sevenans. De mon point de vue, il est urgent de faire cet aménagement pour des raisons de sécurité.</p> <p>En effet il y a de nombreux accidents frontaux dont des accidents mortels sur cette portion.</p> <p>Un mur de séparation entre les voies est nécessaire.</p> <p>On constate aussi de nombreux bouchons (qui participent aux accidents) du fait du passage de 2 voies à 1 voie et de l'effet entonnoir. Merci de prendre en considération mon point de vue.</p> <p>Cordialement</p>	<p>Le maître d'ouvrage prend acte des constats du contributeur. Les objectifs du projet répondent aux dysfonctionnements constatés. Le maître d'ouvrage prend note de l'avis favorable du contributeur.</p>
<i>Observation n°RN40</i>	<p>Bonsoir Madame, Monsieur, Il faut aménager une traversée cyclable de la RN19 dans le cadre de l'élargissement à 2 x 2 voies. Cette traversée cyclable est indispensable pour la future liaison cyclable Belfort- Héricourt. Merci pour votre compréhension.</p>	Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.

	Sincères salutations.	
<i>Observation n° RN41</i>	Bonjour Madame, Monsieur, Merci de prévoir la traversée cyclable de la RN19 dans le cadre de l'élargissement à 2 x 2 voies. Cette traversée cyclable est indispensable pour la future liaison cyclable Belfort-Héricourt. Sincères salutations.	Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.
<i>Observation n°RN42</i>	Bonjour Madame, Monsieur, Merci de prévoir la traversée cyclable de la RN19 dans le cadre de l'élargissement à 2 x 2 voies. Cette traversée cyclable est indispensable pour la future liaison cyclable Belfort Héricourt. Sincères salutations.	Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.
<i>Observation n°RN43</i>	Bonjour, Merci de prévoir la traversée cyclable de la RN19 dans le cadre de l'élargissement à 2 x 2 voies. Cette traversée cyclable est indispensable pour la future liaison cyclable Belfort – Héricourt. Sincères salutations.	Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.
<i>Observation n°RN44</i>	Bonjour, Je souhaite donner mon avis sur le projet cité en objet. J'espère vraiment que ce projet permettra enfin une liaison cyclable sécurisée entre Belfort et Héricourt. Cela permettrait enfin de connecter l'ensemble du nord franche comté autour des axes que sont l'Eurovelo 6 et la Coulée verte. Pour le loisir, le tourisme mais également les trajets vélo-travail. De plus en plus de vélo ont une assistance électrique et permettent sans problème de l'envisager pour remplacer la voiture. C'est bon pour la planète, la santé et le portefeuille ! Vous remerciant Cordialement	Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.
<i>Observation n°RN45</i>	Monsieur, madame, Merci de prévoir la traversée cyclable de la RN19 dans le cadre de l'élargissement à 2 x 2 voies. Cette traversée cyclable est indispensable pour la future liaison cyclable Belfort – Héricourt. Cordialement	Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.
<i>Observation n°RN46</i>	Bonjour, Merci de prévoir la traversée cyclable de la RN19 dans le cadre de l'élargissement à 2 x 2 voies. Cette traversée cyclable est indispensable pour la future liaison cyclable Belfort – Héricourt. Sincères salutations. M. CARREZ William Président club ASCAP VTT Affilié FFCT.	Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.
<i>Observation n°RN47</i>	Bonjour, Merci de prévoir la traversée cyclable de la RN19 dans le cadre de l'élargissement à 2 x 2 voies. Cette traversée cyclable est indispensable pour la future liaison cyclable Belfort – Héricourt Cordialement	Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.
<i>Observation n°RN48</i>	Bonjour Merci de prévoir la traversée cyclable de la RN19 dans le cadre de l'élargissement à 2 x 2 voies. Cette traversée cyclable est indispensable pour la future liaison cyclable Belfort – Héricourt. Sincères salutations	Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.

<i>Observation n°RN49</i>	<p>Bonjour,</p> <p>Dans le cadre de la politique de décarbonation, dans le cadre de la transition écologique, dans le cadre de l'éco-mobilité, dans le cadre de la santé publique et de la volonté d'amener le peuple à une activité sportive régulière, il est important dans tous les projets d'aménagements des voies routière, liaisons ferroviaire et fluviale, d'avoir un projet à la hauteur de ces cadre et en cohérence avec les politiques actuelles.</p> <p>Pour cela il est important de réaliser les travaux s'y rapportant.</p> <p>Merci de prévoir la traversée cyclable de la RN19 dans le cadre de l'élargissement à 2 x 2 voies. Cette traversée cyclable est indispensable pour la future liaison cyclable Belfort-Héricourt.</p> <p>Sincères salutations.</p>	Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.
<i>Observation n°RN50</i>	<p>Bonjour,</p> <p>Je suis cycliste et me déplace essentiellement en vélo autour de Belfort.</p> <p>La liaison entre Belfort et Héricourt est primordiale.</p> <p>Idéalement, elle serait en zone protégée bidirectionnelle et loin de la RN19.</p> <p>Merci de prévoir également la traversée cyclable de la RN19 dans le cadre de l'élargissement à 2 x 2 voies. Cette traversée cyclable est indispensable pour la future liaison cyclable Belfort-Héricourt.</p> <p>Sincères salutations.</p>	Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.
<i>Observation n° RN51</i>	<p>Bonjour,</p> <p>Merci de prévoir la traversée cyclable de la RN19 dans le cadre de l'élargissement à 2 x 2 voies. Cette traversée cyclable est indispensable pour la future liaison cyclable Belfort-Héricourt.</p> <p>Sincères salutations.</p>	Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.
<i>Observation n°RN52</i>	<p>Bonjour,</p> <p>Merci de prévoir la traversée cyclable de la RN19 dans le cadre de l'élargissement à 2 x 2 voies. Cette traversée cyclable est indispensable pour la future liaison cyclable Belfort – Héricourt.</p> <p>Sincères salutations</p>	Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.
<i>Observation n°RN53</i>	<p>Bonjour,</p> <p>Dans le cadre de la transition écologique du secteur des transports, le plus émetteur, merci de prévoir la traversée cyclable de la RN19 dans le cadre de l'élargissement à 2 x 2 voies. Cette traversée cyclable est indispensable pour la future liaison cyclable Belfort-Héricourt.</p> <p>Sincères salutations.</p>	Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.
<i>Observation n°RN54</i>	<p>Bonjour,</p> <p>Merci de prévoir la TRAVERSÉE CYCLABLE de la RN19 dans le cadre de l'élargissement à 2 x 2 voies. Cette traversée cyclable est INDISPENSABLE pour la future liaison cyclable Belfort-Héricourt.</p> <p>Sincères salutations.</p>	Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.
<i>Observation n°RN55</i>	<p>Bonjour,</p> <p>Merci de prévoir la traversée cyclable de la RN19 dans le cadre de l'élargissement à 2 x 2 voies. Cette traversée cyclable est indispensable pour la future liaison cyclable Belfort-Héricourt.</p> <p>Sincères salutations.</p>	Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.
<i>Observation n°RN56</i>	<p>Madame , monsieur</p> <p>Suite aux travaux d'élargissement de la RN19 au niveau d'Argiésans, Banvillars, il serait tellement judicieux de prévoir une liaison cyclable entre Belfort et Héricourt afin de répondre aux souhaits de tous les cyclos.</p> <p>Sincères salutations.</p>	Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.

Observation n°RN57	Bonjour, Merci de prévoir la traversée cyclable de la RN19 dans le cadre de l'élargissement à 2 × 2 voies. Cette traversée cyclable est indispensable pour la future liaison cyclable Belfort – Héricourt. Sincères salutations.	Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.
Observation n°RN58	Bonjour, Merci de prévoir la traversée cyclable de la RN19 dans le cadre de l'élargissement à 2 × 2 voies. Cette traversée cyclable est indispensable pour la future liaison cyclable Belfort- Héricourt	Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.
Observation n°RN59	Bonjour, Merci de prévoir la traversée cyclable de la RN19 dans le cadre de l'élargissement à 2 × 2 voies. Cette traversée cyclable est indispensable pour la future liaison cyclable Belfort – Héricourt. Sincères salutations.	Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.
Observation n°RN60	Bonjour, Domicilié à Vesoul j'emprunte très régulièrement la RN 19 pour me rendre à Belfort et en Alsace. Je suis très favorable aux travaux d'élargissement à 2X2 voies de cet axe entre Héricourt et l'échangeur de Sévenans. Il en va de la fluidité du trafic routier mais aussi et surtout de la sécurité des usagers notamment en période de pointe.	Le maître d'ouvrage prend note de l'avis favorable du contributeur.
Observation n° RN61	Bonjour, Merci de faciliter et sécuriser la circulation des cyclistes aux alentours de la RN19 dans le cadre de l'élargissement à 2 × 2 voies. Dans un contexte de crise énergétique et climatique, il est indispensable de développer dès maintenant les liaisons cyclables entre les communes de la zone urbaine. Sincères salutations.	Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.
Observation n°RN62	Bonjour Merci de prévoir la traversée cyclable de la RN19 dans le cadre de l'élargissement à 2 × 2 voies. Cette traversée cyclable est indispensable pour la future liaison cyclable Belfort – Héricourt. Bonne journée	Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.
Observation n°RN63	Madame, monsieur Messieurs les membres de la commission d'enquête En tant que propriétaire de la parcelle B397 à Banvillers incluse dans l'enquête parcellaire et dans le cadre de l'enquête publique unique en cours, relative au projet d'aménagement de la RN19, je vous prie de trouver ci-dessous un ensemble d'observations, remarques et propositions. En préambule, je ne formulerai pas d'avis sur le projet routier en lui-même, n'étant pas habitant du secteur. À noter qu'il est cohérent et attendu depuis longtemps par les usagers. Sur le principe de la mesure de compensation MC02 Après analyse de l'étude d'impact, je m'interroge sur la proportionnalité entre la mesure de compensation proposée et les impacts résiduels. Elle est supposée, comme toute MCE, compenser les impacts résiduels significatifs. Ceux-ci correspondent à une surface cumulée de 0,25 ha de boisements (en 6 tènements allant de 0,00 ha (sic) à 0,1 ha) décrits à de nombreuses reprises comme des lisières issues du reboisement spontané après l'emprise des années 1990. L'habitat théorique est une hêtraie-chênaie-charmaie mais le boisement n'est pas mature car correspondant à des lisières, et actuellement non fonctionnel pour l'accueil des principales espèces finalement visées par la MC02 (chiroptères) <i>Page 207 de l'EI. « Cet impact sur les boisements est marginal et ne concerne que des lisières ou des boisements de recolonisation après les premiers travaux de construction de la route à la fin des années 1990. Compte tenu de cette superficie, l'impact réel du projet ne concerne véritablement que quelques arbres de grande hauteur. »</i> À noter que le CNPN dans son avis qualifie également cet impact de marginal.	Concernant la proportionnalité entre les impacts résiduels et la mesure de compensation proposée cette dernière est le résultat de l'application de la démarche du dimensionnement de la compensation écologique.

<p>Le calcul du besoin de compensation sur le milieu forestier a été effectué avec l'espèce parapluie Barbastelle d'Europe, chiroptère forestier utilisant les cavités arboricoles. Je ne suis pas compétent pour juger de la méthode de calcul, aboutissant à un besoin de 0,38 ha (p418 EI), néanmoins je m'interroge sur le choix de cette espèce utilisant des boisements matures, en comparaison à ceux détruits (lisières jeunes). Il n'est pas démontré que les zones à déboiser supportent cette espèce (« la présence de gîtes n'est pas avérée », « seulement quelques contacts en transit » sur l'enregistreur).</p> <p>Présentée ainsi, la mesure ne semble pas compenser une perte nette (= 0,25 ha de « lisières », non accueillantes et objectivement non fonctionnelles pour les espèces visées par la MC2). Elle vise plutôt à améliorer, à rendre finalement plus accueillant le site d'implantation de la mesure, alors que celui-ci l'est déjà, au même titre que le reste du massif. Il est en effet écrit page 214 de l'EI que les habitats de report pour les chiroptères sont nombreux dans un environnement proche (Bois du Fays). Quel est finalement le sens de cette MCE, qui va même jusqu'à proposer d'anneler des arbres afin d'accélérer leur mortalité ?</p> <p>Contrairement à ce qui est écrit dans l'étude d'impact, la partie privée du bois du Fays, considérée dans son ensemble et pas seulement la parcelle B397, n'est pas exploitée sans tenir compte des arbres habitats. Au contraire, l'exploitation forestière y est globalement limitée étant donné la faible taille des parcelles cadastrales et par la multitude des propriétaires, souvent en indivision. Dans la majorité des parcelles, la dernière opération de « gestion » remonte à la coupe d'emprise de la route dans les années 1990. Cela fait bientôt 30 ans que la plupart des parcelles ne sont plus exploitées.</p> <p>En conséquence, les arbres morts, à cavités ou portant d'autres dendro-microhabitats sont présents en nombre, majoritairement des hêtres de gros diamètre.</p> <p>Sur la localisation de la MC02 La MC02 cible la parcelle B397 m'appartenant, comme site d'accueil de l'îlot de sénescence, nommé BANV_004 (p246 EI). Pourquoi proposer un îlot de sénescence aussi proche de l'infrastructure ? L'EI (p247) projette ainsi une implantation à moins de 100 m de la route. Dans son avis, le CNPN évoque justement les risques de défaunation liés à la route (collisions, effet répulsif du bruit).</p> <p><u>Proposition</u> : localiser l'îlot de sénescence dans une des forêts publiques voisines (Argiésans et Botans ou Banvillars et Brevilliers un peu plus éloignées), situées davantage en retrait de la RN19 mais toujours dans le massif du Bois du Fays. Ces forêts relèvent du régime forestier, sont dotées d'un aménagement (document de gestion durable) en vigueur et gérées par un opérateur de l'État, l'ONF, capable de garantir la pérennité de la mesure via la gestion multifonctionnelle qu'il met en oeuvre.</p> <p>Sur les modalités de son accueil dans la parcelle qui m'appartient, cadastrée B397 à Banvillars Deux possibilités existent d'après les renseignements que j'ai obtenus auprès de la DREAL (STM) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Expropriation au profit de l'État ou ses services, qui mettront en oeuvre la mesure de compensation. Indemnité prévue. • Contrat/convention liant le propriétaire et les services de l'État, pour mise en oeuvre de la MCE. Contrat incluant une indemnité, notamment pour perte de récolte des arbres et immobilisation de la surface concernée, sur la durée qui sera prescrite. <p>Le contrat pourrait prendre la forme d'une obligation réelle environnementale (ORE) Dans</p>	<p>La démarche impose de se mettre dans la situation la plus défavorable, soit de considérer, dans les boisements impactés, la présence de gîtes pour les chiroptères pour lesquels l'espèce parapluie est la Barbastelle d'Europe. Autrement dit, les besoins écologiques de cette espèce recouvrent ceux d'un grand nombre d'autres espèces. Ainsi les mesures forestières prises pour compenser l'impact sur la Barbastelle d'Europe permettront de compenser l'impact sur les autres espèces forestières.</p> <p>Concernant les actions décrites au chapitre : 8.6.2.1 - MC02.1 – Création d'îlots de sénescence du dossier CNPN, il s'agit de préconisations générales qui sont à adapter en fonction du site retenu pour accueillir la mesure de compensation.</p> <p>Au vu du site retenu et de sa qualité (cf description de la fiche BANV_004), les actions réellement mises en oeuvre sont décrites dans cette fiche de mise en oeuvre de la compensation.</p> <p><i>« BANV_004 est une parcelle forestière exploitée. Nous proposons à travers cette mesure de mettre la parcelle en îlot de sénescence et donc d'interdire toute coupe forestière pour une durée de 30 ans. Du panneau d'information sera mis en place pour informer le public qu'ils se trouvent sur une parcelle préservée. Trois gîtes à chauves-souris et deux nichoirs à oiseaux seront installés dans le boisement. »</i></p> <p>Comme indiqué dans la réponse thématique, le site choisi est situé au plus proche de l'impact, sur un milieu écologiquement équivalent à celui impacté.</p> <p>Les sites de compensation proposés ont été jugés pertinents par la commission CNPN et permettent de répondre à la dette compensatoire. 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, 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 notamment au CNPN. Ce travail pourra être mené en parallèle de procédure en cours, mais sans garantie qu'il puisse se concrétiser.</p>
--	---

	<p>l'éventualité où la mesure de compensation MC02 serait prescrite par l'arrêté d'autorisation, et ceci sans prise en compte de ma proposition de relocalisation (voir ci-dessus), je me déclare favorable à la deuxième option, celle d'une contractualisation pour l'accueil de la mesure. Ma volonté est bien de rester propriétaire de la parcelle concernée.</p> <p>Néanmoins, dans la mesure où l'ORE n'est pas un format obligatoire mais un outil pour l'accueil d'une MCE, je n'y suis pas favorable et préfère privilégier une autre forme de contrat.</p> <p>Sincères salutations</p>	<p>Le maître d'ouvrage prend note de la demande du contributeur. La mise en place de la mesure, via une convention, sans avoir recours à une ORE est tout à fait possible.</p>
<i>Observation n°RN64</i>	<p>Bonjour,</p> <p>Dans le cadre de l'élargissement de la RN19 en 2 x 2 voies, une traversée cyclable serait la bienvenue afin de relier Belfort et Héricourt.</p> <p>En effet, à ce jour la liaison de ces deux villes n'est pas sécurisante en vélo.</p> <p>Merci de prendre en considération ma demande.</p> <p>Cordialement.</p>	<p>Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.</p>
<i>Observation n°RN65</i>	<p>Bonjour,</p> <p>Merci de prévoir la traversée cyclable de la RN19 dans le cadre de l'élargissement à 2 x 2 voies. Cette traversée cyclable est indispensable pour la future liaison cyclable Belfort – Héricourt.</p> <p>Sincères salutations.</p>	<p>Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.</p>
<i>Observation n°RN66</i>	<p>Bonjour,</p> <p>Il est important de prévoir une traversée cyclable de la RN19 dans le cadre de l'élargissement à 2 x 2 voies.</p> <p>Cette traversée cyclable est indispensable pour la future liaison cyclable Belfort-Héricourt.</p> <p>Sincères salutations.</p>	<p>Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.</p>
<i>Observation n°RN67</i>	<p>Bonjour,</p> <p>Merci de prévoir la traversée cyclable de la RN19 dans le cadre de l'élargissement à 2 x 2 voies. Cette traversée cyclable est indispensable pour la future liaison cyclable Belfort – Héricourt.</p> <p>Sincères salutations.</p>	<p>Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.</p>
<i>Observation n°RN68</i>	<p>Bonjour,</p> <p>Merci de prévoir la traversée cyclable de la RN19 dans le cadre de l'élargissement à 2 x 2 voies. Cette traversée cyclable est indispensable pour la future liaison cyclable Belfort- Héricourt.</p> <p>Sincères salutations.</p>	<p>Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.</p>
<i>Observation n°RN69</i>	<p>Bonjour.</p> <p>Merci de prévoir la traversée cyclable de la RN 19 dans le cadre de l'élargissement à 2 x 2 voies. Cette traversée cyclable est indispensable pour la future liaison Belfort – Héricourt.</p> <p>Sincères salutations.</p>	<p>Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.</p>
<i>Observation n°RN70</i>	<p>Bonjour,</p> <p>Merci de prévoir la traversée cyclable de la RN19 dans le cadre de l'élargissement à 2 x 2 voies. Cette traversée cyclable est indispensable pour la future liaison cyclable Belfort – Héricourt.</p> <p>Sincères salutations.</p>	<p>Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.</p>
<i>Observation n° RN71</i>	<p>Bonjour,</p> <p>Merci de prévoir la traversée cyclable de la RN19 dans le cadre de l'élargissement à 2 x 2 voies. Cette traversée cyclable est indispensable pour la future liaison cyclable Belfort-Héricourt.</p> <p>Le vélo, c'est l'avenir!</p> <p>Sincères salutations.</p>	<p>Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.</p>

<p><i>Observation n°RN72</i></p>	<p>Bonjour, Merci de prévoir la traversée cyclable de la RN19 dans le cadre de l'élargissement à 2 x 2 voies. Cette traversée cyclable est indispensable pour la future liaison cyclable Belfort- Héricourt.</p> <p>Sincères Sportives salutations.</p>	<p>Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.</p>
<p><i>Observation n°RN73</i></p>	<p>Bonjour, Suite à l'élargissement de la RN 19 entre Sevenans et Héricourt, Merci de prévoir une voie Cyclable en même temps. Celle ci est nécessaire et très attendue !</p> <p>Salutations</p>	<p>Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.</p>
<p><i>Observation n°RN74</i></p>	<p>Merci de bien vouloir rajouter ce qui suit au tableau d'observations et propositions du public de l'enquête publique du projet d'élargissement à 2 x 2 voies de la RN19 entre Héricourt et l'échangeur de Sévenans</p> <p style="text-align: center;">Madame, Monsieur,</p> <p>Je profite de la parole donnée à l'occasion de cette enquête publique pour partager mes commentaires sur ce projet d'extension et les études qui l'accompagnent. Vous comprendrez à la lecture de ce qui suit que je m'oppose fermement à ce projet du fait des chiffres volontairement faux et sous-estimés quant à l'impact et aux nuisances qu'il engendrera.</p> <p>Jusqu'à présent, je n'ai pu lire que des commentaires élogieux et totalement en faveur de cet élargissement sur le tableau d'observations et propositions du public, à croire que les opposants au projet n'existent pas ou n'ont pas voulu s'exprimer, car probablement fatalistes, voire tout simplement découragés ou submergés par la vague de données et d'études coûteuses et dévoreuses d'argent public.</p> <p>Car pour les riverains et plus particulièrement les propriétaires terriens situés dans la zone d'emprise de ce projet, il faut bien avouer qu'au premier abord, tout semble bien étudié et parfaitement sous contrôle et que rien n'a été oublié. A y regarder de plus près cependant, on remarquera que ce dossier d'étude qui a déjà coûté plus d'1,35 million d'euros d'argent public à ce stade (sous couvert des chiffres avancés dans les documents de l'étude et valeur Août 2021 donc autant dire que ce montant est largement dépassé aujourd'hui) présente de graves lacunes et pire encore, avance des chiffres d'impact erronés car basés sur un travail de recherche à minima bâclé, au pire délibérément présenté de la sorte pour en minimiser l'impact, les nuisances et les conséquences aux yeux du grand public.</p> <p>On nous présente un bilan socio-économique positif du projet et il est clair que vu sous cet angle, on peut faire dire aux chiffres ce que l'on veut, tant les hypothèses de calculs sont invérifiables et farfelues pour certaines ou basées sur des chiffres de comptages effectués pendant les périodes de confinement Covid.</p> <p>Par exemple, on nous annonce que l'acquisition du foncier pour l'extension de ce projet représenterait moins de 100k€ et moins de 0.1% de la SAU (surface agricole utile) serait affectée. Or, ces chiffres sont basés sur les données de surfaces agricoles déclarées sur télépac. Les responsables de l'étude ont visiblement oublié de comptabiliser les terres agricoles qui ne bénéficient pas de subventions de la PAC, car oui, il en reste ! Tous les acteurs du monde agricole ne sont pas réduits à de simples chasseurs de primes européennes !!!</p> <p>Il n'y a aucune explication ou justification sur la désignation des sites compensatoires pour la faune et la flore. Si nous prenons l'exemple des sites de compensation Banv_001 et Banv_002, les pouvoirs publics semblent vouloir disposer de ces parcelles en décidant de leur sort pendant plusieurs dizaines d'années pour en créer des refuges pour la biodiversité sans aucune indication des mesures de compensation financière qui seront consenties aux propriétaires. Il s'agit d'un véritable ✓ hold-up 3 pour donner le change aux bobos écolos en faisant croire qu'ils vont ainsi</p>	<p>Cette assertion n'est pas assortie d'exemples qui auraient pu être discutés.</p> <p>Concernant le coût du projet, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.</p> <p>Il y a effectivement une coquille dans le dossier ; La campagne de comptage a été effectuée par Lee Sorméa du lundi 13 au dimanche 19 janvier 2020 et non du lundi 13 au dimanche 19 janvier 2021, soit hors période COVID. Les chiffres de trafic issus de cette campagne sont cohérents avec les données de trafic mises à disposition sur le site internet de l'exploitant routier.</p> <p>L'estimation des acquisitions foncières prend en compte toutes les emprises nécessaires au projet et a été fournie au maître d'ouvrage par la Direction Générale de Finances publiques Départementale. Le foncier nécessaire au projet représente 0,3 % de la SAU. La prise en compte des surfaces non déclarées à la PAC vient mécaniquement réduire cette proportion. L'impact figurant dans le dossier est donc un impact majoré.</p> <p>Concernant les mesures compensatoires, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.</p>

	<p>créer des réserves pour les espèces impactées par le projet. Imaginez vous propriétaire d'une parcelle et qu'à l'issue du projet, elle vous appartiendra toujours mais vous ne pourrez plus disposer de votre bien comme bon vous semble (obligation de convertir des terres arables en prairies de fauche ou pâturages avec contraintes d'utilisation extensive et un nombre maximal de bovins par hectare ??? 0.8 à 1 UGB (Unité de Gros Bétail) par hectare : pour le grand public ça signifie moins d'une vache par hectare. Où est la rentabilité économique là-dedans ? Qui va compenser le manque à gagner pendant toutes les années d'emprise !?). On se croirait dans le monde imaginaire des bisounours, en dictature ou dans un pays communiste, à vous de choisir ! Sur ce point, nous n'avons rien à envier à la Chine ou la Russie ou autre dictature fantoche que nous critiquons vertement dans ces domaines là. Les pouvoirs publics s'approprient ainsi des terres privées à moindre frais pour se donner bonne conscience et satisfaire aux critères pseudo écologiques.</p> <p>Autre point non abordé et qui concerne le devenir des bouts de parcelles résiduelles restantes et se trouvant morcelées à l'issue du projet : lors de la première phase de construction de la RN19, des parcelles se sont retrouvées coupées en deux par le projet. Ainsi, des reliquats de quelques ares situés de l'autre côté (côté Sud) de la RN 19 se sont retrouvés inexploitable par leurs propriétaires dont l'exploitation agricole était située côté Nord. Impossible de les exploiter car non accessibles sans faire des kilomètres de détours pour y accéder. Il va en être de même cette fois encore si bien que ces parcelles non accessibles seront laissées à l'abandon. Il est ainsi facile d'expliquer que ces parcelles en friche seront converties en réserve pour la biodiversité. Pourquoi n'est-il pas proposé un remembrement à l'issue de ce projet pour remédier à cette incohérence ? S'agit-il d'un simple oubli ? ou bien alors d'un acte délibéré pour satisfaire aux critères écologiques à moindre frais ce qui est encore plus grave et une atteinte à la démocratie.</p> <p>Et qu'en sera-t'il de l'emprise durant la phase travaux : quelles mesures de compensations et dans quel état seront restituées les terres impactées ?</p> <p>En résumé, tout ceci n'est qu'une vaste farce. Ces études qui coûtent des millions d'Euros aux frais du contribuable ne semblent émouvoir personne, pour un résultat couru d'avance. Nos agriculteurs ont eu raison de retourner les panneaux d'agglomération pour crier leur détresse et signifier que « nous marchons sur la tête ». La France s'enfoncé dans son délire bureaucratique et politico-démagogique alors qu'elle n'en a plus les moyens. Le pays vit à crédit depuis trop longtemps si bien que nous aurions pu nous passer de cette étude inutile qui nous aurait fait économiser du temps et de l'argent. La seule maigre consolation ici est l'occasion donnée de pouvoir m'exprimer en espérant que mes propos seront repris en intégralité et publiés. Cordialement</p>	<p>Le cas de figure se présente pour la parcelle ZA 240 sur la commune Banvillars qui est partiellement impactée par le projet. Le maître d'ouvrage a prévu leur acquisition en totalité considérant que le reliquat d'emprise n'était pas exploitable. A l'issue des travaux des travaux, le maître d'ouvrage pourra céder le reliquat d'emprise non indispensable à l'exploitation de l'infrastructure.</p> <p>Les parcelles occupées de manière provisoire durant la phase chantier feront l'objet d'une indemnisation auprès de l'exploitant ou du propriétaire. Elles feront l'objet d'une remise en état après travaux.</p>
<p><i>Observation n°RN75</i></p>	<p>Bonjour, Merci de prévoir la traversée cyclable de la RN19 dans le cadre de l'élargissement à 2 × 2 voies. Cette traversée cyclable est indispensable pour la future liaison cyclable Belfort – Héricourt. Sincères salutations. 3</p>	<p>Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.</p>
<p><i>Observation n°RN76</i></p>	<p>Bonjour, Il me semble capital qu'une voie cyclable de qualité soit envisagée entre Belfort et Héricourt à l'occasion de ces travaux Merci d'avoir intégré ce point</p> <p>Cordialement</p>	<p>Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.</p>
<p><i>Observation n°RN77</i></p>	<p>Bonjour, Je ne suis pas une grande utilisatrice de cette portion de route. En effet, aux heures de pointe, cette portion est impraticable en l'état. Les bouchons sont longs, il n'est donc pas intéressant d'utiliser ce chemin. Je fais donc un détour pour aller au travail, ce qui rend mon trajet plus long en distance, mais plus fluide et de fait moins accidentogène. En passant à 2 × 2 voies sur l'ensemble du trajet, cela permettra de fluidifier le trafic et de faire gagner du temps à beaucoup de monde.</p>	<p>Le maître d'ouvrage prend acte des constats du contributeur. Les objectifs du projet répondent aux dysfonctionnements constatés. Le maître d'ouvrage prend note de l'avis favorable du contributeur.</p>

	Je suis donc pour ce passage en 2 × 2 voies. Bien cordialement	
<i>Observation n°RN78</i>	Bonjour, Merci de prévoir la traversée cyclable de la RN19 dans le cadre de l'élargissement à deux fois deux voies. Cette traversée cyclable est indispensable pour la future liaison cyclable Belfort-Héricourt. Sincères salutations. 3	Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.
<i>Observation n°RN79</i>	Bonjour, Je suis entièrement d'accord avec cette mise à 2x2 voies de la RN 19. Cela devrait réduire fortement les accidents et réduire les ralentissements. J' en profite également pour demander l'intégration dans ce projet routier, la mise en place d'une piste cyclable protégée reliant Héricourt et Belfort. Merci pour votre prise en compte. Cdt	Le maître d'ouvrage prend note de l'avis favorable du contributeur. Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.
<i>Observation n°RN80</i>	Bonjour merci de prévoir la traversée cyclable de la RN 19 dans le cadre de l'élargissement à 2X2 voies. Cette traversée cyclable est indispensable en terme de sécurité pour la future liaison cyclable Belfort-Héricourt en vous remerciant bien cordialement	Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.
<i>Observation n° RN81</i>	Bonjour, Merci de prévoir la traversée cyclable de la RN19 dans le cadre de l'élargissement à 2 × 2 voies. Cette traversée cyclable est indispensable pour la future liaison cyclable Belfort – Héricourt. Sincères salutations.	Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.
<i>Observation n°RN82</i>	Bonjour, Merci de prévoir la traversée cyclable de la RN19 dans le cadre de l'élargissement à 2 × 2 voies. Cette traversée cyclable est indispensable pour la future liaison cyclable Belfort- Héricourt. Sincères salutations.	Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.
<i>Observation n°RN83</i>	Bonjour, Relier Héricourt et Belfort à vélo est actuellement extrêmement dangereux pour les cyclistes. Aménager une piste cyclable autonome pour relier ces deux villes serait vraiment une bonne chose pour sécuriser les personnes désirant effectuer leurs trajets professionnels ou de loisirs en deux roues. A l'occasion de la mise à 2 × 2 voies de la RN 19, il est important de prévoir un passage permettant à une future voie cyclable de la traverser. Merci de prendre en compte cette suggestion, car en l'absence d'anticipation, la construction de la voie cyclable sera plus compliquée, plus longue et probablement plus coûteuse à mettre en œuvre. Sincères salutations	Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.
<i>Observation n°RN84</i>	Bonjour Merci de prévoir la trversée cyclable de la RN19 dans le cadre de l'élargissement à 2 × 2 voies. Cette traversée cyclable est indispensable pour la future liaison cyclable Belfort-Héricourt. Cordialement	Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.
<i>Observation n°RN85</i>	Bonjour Je suis pour le prolongement de la rn19 en 4 voies car ca fait 11 ans que j'empeinte cette route	Le maître d'ouvrage prend note de l'avis favorable du contributeur.

	quotidiennement pour me rendre à mon travail. La fréquentation de cette route augmente de plus en plus ainsi que la dangerosité de cet axe. A 7h40 c'est insupportable ça bouchonne jusque sur la 2 x 2 vers le bâtiment de l'Adapei. cet axe est extrêmement dangereux du à la conduite de certains automobilistes et du trafic très important de camions. Même problème en fin de journée. Il est devenu impératif pour la sécurité de tous et pour favoriser une conduite plus écologique de passer en 2x2 car je pense qu'il y a déjà eu assez d'accident dramatique. Cordialement	
<i>Observation n°RN86</i>	Bonjour, Merci de prévoir la traversée cyclable de la RN19 dans le cadre de l'élargissement à 2 x 2 voies. Cette traversée cyclable est indispensable pour la future liaison cyclable Belfort-Héricourt. Sincères salutations. Merci d'avance.	Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.
<i>Observation n°RN87</i>	Bonjour, Ayant appris le projet d'élargissement de la RN19 pour un passage en 2x2 voies je souhaite vous transmettre mon avis. Je suis cycliste dans le cadre de mes déplacements urbains et également pour des randonnées. J'évite de me rendre de Belfort vers Héricourt à vélo trouvant le parcours non sécurisé, c'est pourquoi il me semble indispensable de prévoir une vraie piste cyclable bien séparée des véhicules à moteur et également un passage sécurisé (tunnel ou passerelle) pour assurer la traversée de la future nouvelle 2x2 voies. Meilleures salutations,	Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.
<i>Observation n°RN88</i>	Bonjour, Étant un utilisateur quasi quotidien de la RN 19, pour un trajet entre Lure et Belfort, je suis forcément POUR ces travaux. Cette portion réduite à 2 voies de circulation est malheureusement très accidentogène. Roulant, pour mon trajet aller vers 05h20-05h30, il ne m'est pas rare de voir d'autres automobilistes et chauffeurs de camions, me coller car je respecte les limitations de vitesses, et pour certains idiots, me doubler en franchissant la ligne blanche (je ne parle même pas des clignotants oubliés). Cette mise à deux voies permettrait d'éviter ces désagréments, mais aussi réduirait les bouchons qui se produisent à d'autres heures de la journée. Et si dans le même temps, la RN19 pouvait être mise en 2x2 voies de Vesoul jusqu'à Langres, ce serait le top aussi.	Le maître d'ouvrage prend acte des constats du contributeur. Les objectifs du projet répondent aux dysfonctionnements constatés. Le maître d'ouvrage prend note de l'avis favorable du contributeur.
<i>Observation n°RN89</i>	Bonjour, J'ai été alerté par mon président de club ASCAP VTT et cela me paraît tellement évident, ne pas le penser est absurde de nos jours... Merci de prévoir la traversée cyclable de la RN19 dans le cadre de l'élargissement à 2 x 2 voies. Cette traversée cyclable est indispensable pour la future liaison cyclable Belfort-Héricourt. Sincères salutations.	Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.
<i>Observation n°RN90</i>	Bonjour Merci de prévoir la traversée de la RN 19 dans le cadre de l'élargissement à deux fois deux voies . Celle-ci est indispensable pour la future liaison cyclable Belfort Montbéliard Sincères salutations	Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.
<i>Observation n° RN91</i>	Bonjour, Merci de prévoir la traversée cyclable de la RN19 dans le cadre de l'élargissement à 2 x 2 voies. Cette traversée cyclable est indispensable pour la future liaison cyclable Belfort-Héricourt. Sincères salutations.	Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.
<i>Observation n°RN92</i>	92 02/04/24 M. Yves KRATTINGER Président du CD 70	Le maître d'ouvrage prend note de l'avis favorable du contributeur.

Monsieur le Président de la Commission d'enquête, Dans le cadre de l'enquête unique portant sur le projet de mise à 2x2 voies de la RN19 entre HERICOURT et SEVENANS, je tenais à vous faire part de l'avis très favorable du Département de la Haute-Saône sur cette opération qui présente pour notre territoire un intérêt public indéniable tout en préservant les milieux naturels. Cette opération répond en effet parfaitement aux enjeux du développement durable, en conciliant les aspects économiques, sociaux et environnementaux.

Ce projet, partie intégrante de la liaison LANGRES – DELLE, permettra de compléter la mise à 2x2 voies de la RN19 en faisant suite aux travaux d'aménagement à 2x2 voies déjà réalisés entre AMBLANS et HERICOURT, ainsi qu'au niveau de l'échangeur de SEVENANS. Il constitue un enjeu majeur et une réelle opportunité pour l'Aire urbaine BELFORT-MONTBELIARD-HERICOURT-DELLE, mais également pour l'ensemble du département de la Haute-Saône. Pour les départements ruraux comme le nôtre, la route constitue le mode principal de transport des biens et des personnes. Les aménagements routiers comme celui-ci sont donc indispensables au développement durable de nos territoires.

Notre département présente la particularité d'être à la fois rural et très industriel. Cela démontre toute l'importance qu'il y a lieu d'accorder, comme notre collectivité le fait depuis de très nombreuses années déjà, au développement d'un réseau routier à haut niveau de service sur notre territoire.

C'est pourquoi la stratégie d'aménagement partagée et mise en œuvre par le Département, la Région et l'Etat repose sur les fonctionnalités actuelles et projetées des RN 19 et RN 57, celles-ci ayant pour objectifs principaux d'améliorer fortement la traversée du département par les flux routiers de transit de moyenne et longue distances (gains de temps de parcours, de confort et de sécurité) et de renforcer l'attractivité de la Haute-Saône en continuant à doter notre territoire d'infrastructures routières à haut niveau de service reliées aux grands bassins économiques régionaux, nationaux et internationaux.

C'est dans cette volonté de doter la Haute-Saône d'infrastructures de transport de grande qualité que s'inscrivent la politique d'investissement du Département et les opérations routières menées par l'Etat, la Région et le Département dans le cadre des contrats de plan et PDMI antérieurs, ainsi que celles portées sous maîtrise d'ouvrage du Département et cofinancées par la Région, comme l'aménagement de trois sections de la RN 57 sur la période 2015 – 2021 (la déviation de Saulx ; la mise à 2 x 2 voies des sections Rioz / Voray sur l'Ognon, et celle de Vellefaux / Authoison).

La RN 19 a été aménagée à 2x2 voies entre Amblans et la limite du Territoire de Belfort (déviation de Lure et ancienne RD 438, représentant une longueur totale d'environ 31 km et un coût d'aménagement total de 202 Md TTC financé par l'Etat, la Région et le Département de la Haute-Saône). Sur cet axe, l'aménagement s'est poursuivi avec la mise en service, en septembre 2021, de la déviation de Port-sur-Saône (longueur de 9 km) pour un coût de 116 Md TTC. La section entre Frotey-lès-Vesoulet Amblans, d'une longueur de 21 km, fait, quant à elle, actuellement l'objet des études de projet, l'aménagement foncier étant désormais clôturé depuis le mois d'octobre 2023.

Le Département partage pleinement les objectifs du projet d'aménagement de la section HERICOURT / SEVENANS. Comme le dossier d'enquête publique l'indique clairement, l'opération d'aménagement à 2x2 voies de cette section permettra une amélioration incontestable de la sécurité et du confort des usagers, une fluidification du trafic et une mise en conformité vis-à-vis de l'environnement, notamment en ce qui concerne la gestion de l'assainissement routier. En effet, cette section se révèle particulièrement accidentogène par rapport aux sections aménagées à 2x2 voies. La réduction du risque d'accidents est donc un objectif majeur du projet.

La demande d'autorisation environnementale comporte toutes les pièces nécessaires à la bonne compréhension et analyse de ce projet sur son environnement et apparaît donc complète.

	<p>Le projet attache une importance toute particulière aux milieux aquatiques et humides, avec un objectif affiché de préservation de la qualité de l'eau et d'un moindre impact sur ces milieux, qui se reflète dans le travail mené sur le réseau d'assainissement.</p> <p>L'étude d'impact tient compte de la séquence éviter-réduire-compenser en proposant des mesures proportionnées aux enjeux concernant les espèces de faune et de flore et les habitats d'intérêt inventoriés.</p> <p>On notera le travail de réflexion sur les milieux boisés et arbustifs qui, comparativement à l'existant, vise à restaurer plus d'habitats favorables aux espèces qui y sont inféodées, avec la mise en place de plans de gestion adaptés. Ces mesures sont précisément détaillées et localisées, et leur planning de mise en oeuvre est cohérent avec les résultats attendus (conservation et report d'espèces patrimoniales).</p> <p>Le Conseil départemental de la Haute-Saône s'est déjà prononcé très favorablement, au travers de différentes délibérations, sur la réalisation de ce projet, notamment dans le cadre de la concertation interservices et en signant le protocole de financement adopté en février 2020 à hauteur de 23 Md entre l'Etat, la Région, les Départements de la Haute-Saône et du Territoire de Belfort, la Communauté d'Agglomération du Grand Belfort et la Communauté de communes du pays d'Héricourt. De plus, le Département s'est porté volontaire auprès de M. le Préfet de Région pour assurer la maîtrise d'ouvrage des travaux une fois ceux-ci déclarés d'utilité publique et autorisés au titre du Code de l'environnement.</p> <p>Restant à votre disposition pour tout renseignement complémentaire, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président de la Commission d'enquête, l'assurance de ma considération distinguée.</p>	
<i>Observation n°RN93</i>	<p>MONSIEUR, MERCİ DE PREVOIR LA TRAVERSEE CYCLABLE DE LA RN 19 DANS LE CADRE DE L'ELARGISSEMENT A 2X2 VOIES .</p> <p>CETTE TRAVERSEE EST INDISPENSABLE POUR LA FUTURE LIAISON CYCLABLE BELFORT – HERICOURT;</p> <p>SINCERES SALUTATIONS</p>	Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.
<i>Observation n°RN94</i>	<p>Bonjour, Merci de prévoir la traversée cyclable de la RN19 dans le cadre de l'élargissement à 2 × 2 voies. Cette traversée cyclable est indispensable pour la future liaison cyclable Belfort-Héricourt. Cordialement,</p>	Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.
<i>Observation n°RN95</i>	<p>Bonjour, Merci de prévoir la traversée cyclable de la RN19 dans le cadre de l'élargissement à 2 × 2 voies. Cette traversée cyclable est indispensable pour la future liaison cyclable Belfort- Héricourt.</p> <p>Sincères salutations. 3</p>	Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.
<i>Observation n°RN96</i>	<p>Bonjour, Je suis utilisatrice de cette voie pour me rendre à mon travail (moffans -> la jonxion). Il est extrêmement compliqué de faire le trajet en transports en commun. Le trajet en train lure / gare tgv n'est pas prévu pour les travailleurs. Je suis donc obligée de prendre ma voiture. J'aimerais savoir si une fermeture du tronçon est prévue pendant les travaux ? Si oui, sur quelle période et quel contournement est prévu ? Enfin j'aimerais savoir s'il existera un portail internet pour suivre l'avancement des travaux (ouverture et fermetures de voies) ? Par avance merci. Cordialement</p>	<p>Le trafic sur la RN19 sera, tant que possible maintenu. Les potentielles coupures temporaires seront réalisées préférentiellement de nuit. Le cas échéant, des itinéraires de déviation seront identifiés et proposés aux usagers.</p> <p>Les périodes de fermeture ne sont pas encore, à ce stade connues précisément.</p> <p>Les différentes phases de travaux feront l'objet d'action de communication via des communiqués de presse et les Panneaux à Messages Variables.</p> <p>A date, nous ne pouvons nous prononcer sur la mise en place d'un site internet dédié durant la période de s travaux.</p>

<p><i>Observation n°RN97</i></p>	<p>Bonjour, Dans le cadre des travaux d'élargissement à 2x2 voies de la RN19 vers Argiésans-Banvillars, merci de prévoir la traversée cyclable de la RN19. Cette traversée cyclable sera indispensable pour la future liaison cyclable Belfort-Héricourt.</p> <p>Sinceres salutations.</p>	<p>Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.</p>
<p><i>Observation n°RN98</i></p>	<p>Madame, Monsieur, Je vous prie de prendre connaissance des observations ci-dessous formulées. D'avance je vous remercie de bien vouloir examiner mes revendications avec la plus grande vigilance.</p> <p>Concerne la Parcelle EN CRABOT ZA 182 :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Je demande instamment la préservation de la haie en formation en bordure de chemin ou éventuellement son renouvellement après travaux. • Cette parcelle ZA 182, à nouveau considérablement impactée, se trouvera enclavée, en conséquence, j'exige qu'elle demeure accessible par le chemin communal situé entre ZA 182 et ZA 237 (voir plan joint). <p>Ce passage devra être rendu praticable, débarrassé de tout obstacle ou végétation inutile. Je subis ce projet grandement préjudiciable à mon égard !</p> <p>En vous remerciant de votre attention, je vous prie de recevoir Madame ou Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.</p>	<p><u>-Préservation de la haie le long du chemin</u> La parcelle ZA 182 a vocation à accueillir une mesure compensatoire environnementale du projet consistant en l'implantation d'une haie pour laquelle nous avons réservé une bande de 5 m de largeur en bordure du chemin. L'objectif du maître d'ouvrage est donc bien de renforcer et compléter la haie existante.</p> <p><u>-Accessibilité de la parcelle</u> La parcelle ne sera pas enclavée, car accessible depuis le chemin situé entre la parcelle ZA 182 et la parcelle ZA 237. Ce chemin est d'ailleurs indispensable pour desservir les autres parcelles situées en retrait de la parcelle ZA 182 et la parcelle ZA 237.</p> <p>Ce chemin est effectivement pris dans une végétation abondante, mais il relève de la compétence de la commune.</p>
<p><i>Observation n°RN99</i></p>	<p>Bonjour, Merci de prévoir la traversée cyclable de la RN19 dans le cadre de l'élargissement à 2 × 2 voies. Cette traversée cyclable est indispensable pour la future liaison cyclable Belfort-Héricourt.</p> <p>Sincères salutations.</p>	<p>Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.</p>
<p><i>Observation n°RN100</i></p>	<p>Mr le Commissaire enquêteur,</p> <p>Trouvez ci-joint mon avis, qui est défavorable à ce projet. En termes de sécurité routière il est certain qu'il est nécessaire d'apporter des modifications à cette portion de route ; mais il est regrettable qu'aucune autre solution n'ai été traité correctement, ainsi il aurait été flagrant que les coûts financier et écologique de ce projet d'élargissement à 2X2 voies sont une aberration. En dehors d'une remise aux normes environnementales impérative, un ter plein central, une signalétique plus visible, voir même un radar serait suffisant pour éviter les dépassements de vitesse autorisée et sécuriser la zone.</p> <p>En tant qu'habitant du village de Brevilliers, je suis déjà impactée par les nuisances sonores, générées par cette route. Il est certain que celles-ci ne feront qu'augmenter pendant les travaux et suite à l'élargissement de la route ce qui entrainera automatiquement une augmentation du flux des véhicules et en particulier des poids lourds.</p> <p>Les analyses de la qualité de l'air présentent dans le dossier montrent que même si les normes actuelles sont et seront respectées, aujourd'hui la qualité de l'air est bien en deçà des valeurs recommandées par l'OMS pour préserver notre santé. Etant assistante maternelle à mon domicile, la qualité de l'air est une donnée qui me tient particulièrement à coeur.</p>	<p>Concernant les alternatives au projet, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.</p> <p>Concernant les nuisances sonores nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet. Concernant l'augmentation du trafic, il est rappelé que le projet ne créera pas de trafic induit (cf. §8.1.2.1 de l'étude d'impact).</p> <p>Sans vouloir minimiser l'inquiétude légitime du contributeur quant à la qualité de l'air, le maître d'ouvrage tient à rappeler les éléments suivants. L'état initial de l'étude air et santé a été réalisé suivant les préconisations de la note technique relative à la prise en compte des effets sur la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières du Ministère de la Transition écologique et solidaire et Ministère des Solidarités et de la Santé du 22 février 2019</p>

	<p>Plus généralement je m'inquiète de l'avenir des générations futures qui est déjà en péril dans un environnement de plus en plus pollué, et où les écosystèmes et la biodiversité sont sacrifiés au nom d'un développement économique illusoire.</p> <p>En d'autres termes, à l'heure actuelle, je considère que nous ne devrions plus gaspiller l'argent public dans de tels projets écocidaire, et qu'il est nécessaire que nous changions nos modes de vie et nos modes de déplacements.</p> <p>Merci de prendre en compte mon avis.</p>	<p>et du guide méthodologique sur le volet « air et santé » des études d'impact routières publié par le CEREMA le 22 février 2019. Les mesures réalisées pour alimenter cet état initial ont été comparées aux critères nationaux de la qualité de l'air, inscrits aux articles R221-1 à R221-3 du Code de l'Environnement.</p> <p>Le 22 septembre 2021, l'OMS a révisé ses lignes directrices pour les principaux polluants de l'atmosphère et a publié de nouveaux seuils de référence plus exigeants afin de mieux protéger la santé des populations vis-à-vis de la pollution de l'air ambiant. Les nouvelles lignes directrices proposent de nouveaux seuils de référence ainsi que des objectifs intermédiaires pour les particules (PM2,5 et PM10), le dioxyde d'azote (NO2), l'ozone (O3), le dioxyde de soufre (SO2) et le monoxyde de carbone (CO). Elles donnent également des informations qualitatives sur les bonnes pratiques pour la gestion de certains types de particules pour lesquels on ne dispose pas d'assez de données quantitatives pour établir des seuils de référence.</p> <p>Ces nouvelles lignes directrices sur la qualité de l'air de l'OMS ne sont pas juridiquement contraignantes puisqu'elles n'ont pas encore été reprises dans le Code de l'environnement. Elles se définissent plutôt comme des valeurs cibles pour réduire l'impact sur la santé publique de la pollution de l'air ambiant. Les seuils à prendre en compte dans les études d'impact sont ceux du code de l'environnement.</p> <p>Sur le fond, les nouvelles lignes directrices proposent d'augmenter l'ambition par rapport aux valeurs de 2005, soit par l'abaissement des seuils de référence soit par l'introduction de nouvelles métriques. Parmi les points les plus remarquables on notera :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ L'abaissement de la valeur seuil pour les moyennes annuelles de particules fines PM2.5 à 5 µg/m³ (le seuil était à 10µg/m³ dans le document de 2005) ; ▪ L'introduction de la notion de pic saisonnier pour l'ozone, sur la base de la moyenne sur 6 mois des maxima quotidiens de concentrations ; ▪ L'abaissement de la valeur seuil pour les moyennes annuelles de dioxyde d'azote (NO2) à 10 µg/m³ (au lieu de 40 µg/m³ en 2005) ; ▪ L'introduction d'une nouvelle statistique pour le NO2, avec une valeur seuil relative à la moyenne journalière. <p>À la suite des annonces de l'OMS, l'INERIS (Institut National de l'Environnement Industriel et des Risques) a réalisé de premières analyses de l'impact des nouvelles lignes directrices sur l'exposition de la population française à la pollution atmosphérique. Cette évaluation repose sur la cartothèque « qualité de l'air » illustrant l'évolution des concentrations des principaux polluants atmosphériques au cours des 20 dernières années.</p> <p>Avec les niveaux de pollution estimés pour l'année 2019 :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ L'ensemble du territoire national serait exposé à des dépassements de la nouvelle valeur seuil pour la moyenne annuelle de particules fines (PM2.5) ; ▪ Plus des ¾ de la population française se retrouverait exposée à des dépassements du nouveau seuil pour la moyenne annuelle de dioxyde d'azote NO2. <p>Ces nouvelles données doivent donc être analysées et intégrées dans les travaux dédiés à l'élaboration des futures stratégies de gestion de la qualité de l'air en France et partout dans le monde.</p> <p>Concernant les alternatives au projet, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet. Concernant le coût du projet, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.</p>
--	---	---

<p>Observation n° RN101</p>	<p>Bonjour</p> <p>Je vous contacte suite à l'enquête publique que vous réalisez pour la réalisation de la 2x2 depuis Héricourt jusqu'à l'autoroute a36</p> <p>De par mes différents métiers j'ai toujours été sur la route et j'ai très régulièrement livré et servi ce secteur tant en alimentation qu'en livraison de matériel médical ou d'oxygène je connais ce secteur sur différents horaires et j'ai rencontré régulièrement presque quotidiennement plusieurs problèmes tout d'abord le matin il y a très régulièrement des ralentissements voir des bouchons suite à l'afflux de personnes lorsque la 2 x 2 se termine à Héricourt</p> <p>Il y a malheureusement quelques personnes dangereuses qui tiennent à forcer le passage ou à doubler sur la portion à une seule voie malgré la ligne blanche.</p> <p>Enfin en fin de journée nous rencontrons le même problème que le matin mais dans le sens inverse en effet la 2 x 2 à la sortie de l'autoroute bouchonne régulièrement et dangereusement suite à l'afflux de trois voies de circulation en une</p> <p>Le passage en 2x2 depuis hericourt jusqu'à l'autoroute apportera de la sécurité et une amélioration écologique du milieu de par la limitation des bouchons et des accélérations et freinage à outrance. Un régulateur placé à 110 km heure sera moins polluant que les régulières accélération et freinage intempestif sans compter les bouchons qui nous font polluer à l'arrêt.</p> <p>Je vous remercie pour l'attention que vous avez apporté à ma participation et vous souhaite une agréable journée</p>	<p>Le maître d'ouvrage prend acte des constats du contributeur.</p> <p>Les objectifs du projet répondent aux dysfonctionnements constatés.</p>
<p>Observation n°RN102</p>	<p>AVIS DEFAVORABLE</p> <p>Pour toutes raisons : -Sécuritaire, -Environnementale, -Financière, ce projet proposé aurait des incidences disproportionnées en rapport à une solution alternative beaucoup plus simple tenant compte du contexte actuel et futur. (aucune solution alternative n'est d'ailleurs proposée tel que la loi l'impose)</p> <p>En effet :</p> <p>-COTE SECURITE, au vu des catastrophes engendrées une solution optimale serait l'aménagement en 2x1 voie avec rail central telle la portion Joncherey-Delle . (Avoir cru qu'une simple bande de peinture serait la solution a eu de lourdes conséquences vu les morts et blessés sur cette portion).</p> <p>-COTE ENVIRONNEMENT, compte tenu du contexte où le réchauffement climatique ne cesse de s'accélérer, la préconisation d'utiliser d'autres types de véhicules, d'autres moyens de transports, de vitesses réduites, va rendre par force le trafic moins dense, plus fluide, beaucoup moins bruyant, et, donc une 2X2 voies n'est pas justifiée. A noter aussi que l'artificialisation des sols engendrée par ce projet serait conséquente sur notre nature et son vivant allant à l'encontre des directives ZAN.</p>	<p>Concernant les alternatives au projet, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.</p> <p>Concernant les alternatives au projet, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.</p> <p>Les projections de trafic sont calculées sur la base de taux de croissance issus de scénario établis par le Ministère de la Transition Écologique. Deux scénarios principaux sont en général construits : un dit « avec mesures existantes » (AME), qui reflète l'impact des politiques et mesures adoptées jusqu'à une certaine date passée, et un scénario « avec mesures supplémentaires » (AMS), qui traduit l'impact de nouvelles mesures qui seraient mises en œuvre dans le futur de manière à atteindre un certain objectif. L'étude-socio économique notamment, prend donc en compte l'évolution de la mobilité de manière générale.</p> <p>La loi Climat et résilience du 22 août 2021 a effectivement posé un objectif de zéro artificialisation nette (ZAN) à l'horizon de 2050. Elle a également 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.</p> <p>Nonobstant, le projet s'attache à réduire son impact foncier, par exemple en proposant un demi diffuseur à Banvillars beaucoup plus compact que celui envisagé initialement et en évitant toute destruction de zone humide.</p> <p>Concernant le financement, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.</p>

	<p>-COTE FINANCES, le coût est DISPROPORTIONNÉ par rapport à une solution alternative et ce dans un contexte financièrement difficile pour la France.</p> <p>La RN 19 n'est pas dangereuse qu'à cet endroit, la portion Amblans-Vesoul fait parler assez souvent de catastrophes... Ne serait-il pas raisonnable de rationaliser le montant de la dépense prévue sur Héricourt-Sevenans et de trouver une solution alternative également pour cette portion.</p>	<p>Concernant les alternatives au projet, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.</p> <p>Concernant cette section, des discussions sont en cours avec les potentiels cofinanceurs.</p>
Observation n°RN103	<p>Bonjour, Je suis utilisateur de la RN19 matin et soir à des horaires divers, je peux vous affirmer que la mise en 2x2 n'est pas un luxe. Le goulot d'étranglement que crée le passage en simple voie, augmente le risque d'accidents. je suis POUR l'aménagement de la RN19 en 2*2 voies</p>	<p>Le maître d'ouvrage prend note de l'avis favorable du contributeur.</p>
Observation n°RN104	<p>Bonjour, Je vous communique mon avis défavorable à ce projet de 2X2 voies entre Héricourt et Sévenans. Ce serait une gabegie financière et une catastrophe écologique. L'heure est au développement des transports en commun, le train surtout.</p>	<p>Le maître d'ouvrage prend note de l'avis défavorable du contributeur. Concernant le coût du projet, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet. Concernant les alternatives au projet, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.</p>
Observation n°RN105	<p>Monsieur le président, Je souhaite émettre un avis défavorable au projet d'aménagement à 2x2 voies de la RN19 entre Héricourt et l'échangeur de Sevenans, qui me semble être en complète contradiction avec les recommandations environnementales nationales concernant la réduction des Gaz à Effet de Serre.</p> <p>Ces préconisations, déclinées à l'échelle des régions, puis des territoires (SRADDET BFC), poussent au développement des transports en commun, du covoiturage, et donc de la réduction de l'usage des véhicules personnels. Le Haut Conseil pour le Climat considère dans son dernier rapport, que le transport est le premier poste émetteur de GES en France et avance le chiffre de 32%.</p> <p>Le fait que la pollution générée soit responsable de nombreux morts en France, ne fait, en outre, plus débat.</p>	<p>Le détail des calculs du bilan des GES est présenté dans l'évaluation socio-économique, pièce du dossier d'enquête publique. Des éléments de celle-ci sont reportés ci-après.</p> <p>Effet de serre en phase construction, entretien/exploitation et fin de vie La monétarisation des effets du projet liées à la construction, à l'entretien/exploitation, et à la fin de vie de l'infrastructure a été effectuée sur la base de la <i>méthodologie simplifiée en émissions de GES par euro investi</i>, étude réalisée par le ministère de la transition écologique (DGITM) et reprise en annexe 4 du rapport « <i>Recommandations pour l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre des projets routiers</i> » et sur la base de la ventilation des coûts de travaux par postes. Il est précisé que l'incertitude du calcul est élevée, de l'ordre de +/-20% pour un seuil de confiance de 80 %.</p> <p>Ainsi, la réalisation du projet (construction, exploitation hors trafic, et fin de vie) devrait émettre de l'ordre de 11 000 t eq. CO₂, dont près de 33 % pour les chaussées, 30 % pour les ouvrages d'art, et 25 % pour les terrassements et artificialisation des sols.</p> <p>Effet de serre lié au trafic Les émissions de gaz à effet de serre supplémentaires liées au projet ont été estimées à partir des variations de consommations d'énergie VL et PL et des évolutions du parc roulant aux horizons futurs (même calculs que précédemment), et des facteurs d'émissions associés à chaque type de véhicule.</p> <p>L'augmentation des vitesses pratiquées génère une hausse des émissions de CO₂ par rapport à une situation sans projet d'environ 265 t eq. CO₂ pour les VL, et une baisse d'environ 22 t eq. CO₂ pour les PL en 2025 soit une hausse totale de 243 t eq CO₂ en 2025.</p> <p>En 2045, la baisse significative des émissions globales du secteur du transport conduit à un impact projet nettement plus faible, d'environ +3 t eq. CO₂ pour les VL et -0,1 t eq. CO₂ pour les PL soit une hausse totale de 2.9 t eq CO₂ en 2025..</p> <p>Ces chiffres sont à comparer aux volumes d'émissions de GES liés à la circulation routière actuelle en France, soit environ 126 Mt eq CO₂ (données 2021 issues des Chiffres clé du transport - CGDD - Edition 2023) :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Les émissions liées à la construction de ce projet représentent 0.0087 % du total des émissions annuelles dues à la route ; ▪ Les émissions annuelles générées en 2025 par la mise en service du projet représentent 0.0002% du même volume annuel. <p>A l'échelle régionale, les émissions de gaz à effet de serre générées tous secteurs confondus s'élèvent à 20</p>

	<p>Quant à l'artificialisation des sols nécessaire au projet, elle mettrait en péril une fois de plus la biodiversité, l'équilibre hydrique, les puits de carbone.</p> <p>Sacrifier l'environnement, à l'heure de l'urgence de climatique pour gagner 2 minutes de trajet, relève de l'irresponsabilité.</p> <p>Cordialement</p>	<p>Mt eq CO2 en 2020 (donnée de l'Observatoire Régional et Territorial Energie Climat Air de Bourgogne-Franche- Comté).</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Les émissions liées à la construction de ce projet représentent 0.055 % du total des émissions annuelles de la Région, tous secteurs confondus ; ▪ Les émissions annuelles générées en 2025 par la mise en service du projet représentent 0.0012 % du même volume annuel. <p>En phase chantier, parmi les pistes d'action envisagées, le maître d'ouvrage s'engage à inclure dans la procédure d'attribution des marchés un critère de jugement permettant une meilleure prise en compte de la problématique des gaz à effet de serre par les entreprises au cours du chantier.</p> <p>Par ailleurs, l'Etat - opérateur du réseau routier national - met en place, dans le cadre de la Stratégie Nationale Bas Carbone 2, les actions qui ont vocation à permettre l'atteinte de l'objectif de neutralité carbone des déplacements à l'horizon 2050. Cette stratégie SNBC 2 constitue la feuille de route de la France pour lutter contre le changement climatique conformément aux engagements pris par la France dans l'Accord de Paris sur le climat. Elle comporte notamment les actions visant à fortement réduire les émissions des véhicules</p> <p>Le projet s'attache à réduire son impact foncier, par exemple en proposant un demi diffuseur à Banvillars beaucoup plus compact que celui envisagé initialement et en évitant toute destruction de zone humide.</p> <p>Si la mise en œuvre du projet permet bien un gain de temps (modeste) sur l'itinéraire, ce n'est pas un objectif en soi du projet dont la principale justification est bien la réduction de l'accidentalité.</p>
<p><i>Observation n°RN106</i></p>	<p>Monsieur le Président de la Commission d'enquête publique,</p> <p>Par la présente, je vous fais suivre la contribution de la Ville d'Héricourt, approuvée à l'unanimité lors du Conseil Municipal du 8 avril 2024, concernant le projet de mise en 2x2 voies de la RN19 entre Héricourt et l'échangeur de Sévenans.</p> <p>En préambule, je tiens à confirmer le fort attachement du Conseil Municipal de la Ville d'Héricourt à la réalisation dans les plus brefs délais de cet élargissement de la RN19 pour des raisons de sécurité automobile.</p> <p>Ce projet fait partie intégrante de la liaison Langres – Delle et permettra de compléter la mise à 2x2 voies de la RN19 en faisant suite aux aménagements à 2x2 voies déjà réalisés entre Amblans et Héricourt, ainsi qu'au niveau de l'échangeur de Sevenans. Il constitue un enjeu majeur et une réelle opportunité pour l'Aire Urbaine mais également pour l'ensemble du département de la Haute- Saône. La route constitue le mode principal de transport des biens et des personnes dans notre secteur. Les aménagements comme celui-ci sont donc indispensables au développement durable de nos territoires.</p> <p>La stratégie d'aménagement partagée et mise en oeuvre par le Département, la Région et l'Etat repose sur les fonctionnalités actuelles et projetées des RN19 et RN57, celles-ci ayant pour objectifs principaux d'améliorer fortement la traversée du département par les flux routiers de transit de moyenne et longue distance et de renforcer l'attractivité de l'Aire Urbaine et de la Haute- Saône en continuant à nous doter d'infrastructures routières à haut niveau de service reliées aux grands bassins économiques régionaux, nationaux et internationaux.</p> <p>La Ville d'Héricourt partage pleinement les objectifs du projet d'aménagement de la section Héricourt / Sevenans. Comme le dossier d'enquête publique l'indique clairement, l'opération d'aménagement à 2x2 voies de cette section permettra une amélioration incontestable de la sécurité et du confort des usagers, une fluidification du trafic et une mise en conformité vis-à-vis de l'environnement, notamment en ce qui concerne la gestion de l'assainissement routier.</p> <p>En effet, cette section se révèle particulièrement accidentogène par rapport aux sections</p>	

<p>aménagées en 2x2 voies. La réduction du risque d'accidents est donc un objectif majeur du projet. En complément, le Conseil Municipal d'Héricourt tient à exprimer sa position quant à ce projet sur trois points :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le nécessaire aménagement d'une liaison cyclable entre Héricourt et Argiésans vers la Coulée Verte pour rejoindre Belfort, • L'obtention de protections phoniques sur la commune d'Héricourt, sur la portion de la RN19 située entre la route de Luze jusqu'à l'échangeur des Guinottes sur environ 2 000 mètres de part et d'autre, • La réalisation d'un grillage de protection pour le gibier coté nord qui n'a pas été réalisé lors des travaux initiaux sur cette même portion. <p><u>L'aménagement cyclable</u></p> <p>En ce qui concerne l'aménagement cyclable propre au dossier, le tracé se révèle très partiel et présente plusieurs inconvénients, notamment celui de longer le nouvel axe routier peu compatible avec le besoin de tranquillité des usagers cyclistes.</p> <p>La Ville d'Héricourt propose deux variantes de tracé.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le premier prolongeant la piste cyclable venant d'Héricourt, traversant Brevilliers puis le long de l'ex RN83 sur son coté droit (actuelle D683) pour rejoindre l'entrée d'Argiésans par l'échangeur. Ce tracé est privilégié par la Ville d'Héricourt. • Le second, plus au sud, qui rejoindrait Argiésans en passant par Banvillars. <p>La Ville d'Héricourt préconise une nouvelle concertation avec les services de l'État pour définir un tracé et elle propose que le financement prévu sur la portion de voie cyclable prévue dans ce dossier soit reporté sur l'un de ces deux tracés alternatifs.</p> <p><u>Les protections phoniques</u></p> <p>La ville d'Héricourt sollicite à nouveau des aménagements phoniques de part et d'autre de la 2x2 voies sur la commune d'Héricourt sur environ 2000 mètres. Ces protections permettraient de limiter les nuisances sonores induites par un trafic en augmentation constante depuis les années 1980. Il est utile de préciser que le prolongement de la 2x2 voies jusqu'à l'échangeur de l'A36 augmentera encore la circulation et les nuisances en question à cet endroit.</p> <p>Sur la commune d'Héricourt, la mise en 2 x 2 voies a été réalisée par l'Etat dans les années 1992 sans protection phonique à cette époque. Depuis, le trafic a sensiblement augmenté et la Ville d'Héricourt a régulièrement interpellé la Préfecture sur la question du bruit pour les habitants riverains.</p> <p>Suite à notre dernier courrier, en date du 10 décembre 2020, une étude d'impact acoustique a été commanditée par la Direction Départementale des Territoires de Haute-Saône et le rendu a été présenté en novembre 2021.</p> <p>Les mesures et les simulations qui en découlent mettent en évidence, à l'horizon 2041, une nette hausse du niveau de bruit autour de la voie et un point noir (une habitation individuelle dans le secteur des Vignes).</p> <p>Dans le cadre de la prolongation de la 2x2 voies en direction de Luze et Couthenans, travaux réalisés entre 2008 et 2012, des protections phoniques ont été mises en place. De telles protections existent aussi sur la zone de l'actuel projet au droit d'Argiésans et de Botans et seront maintenues.</p> <p>Aussi, la Ville d'Héricourt sollicite la protection phonique de l'ensemble de cet axe de circulation en particulier sur le territoire de la commune, au droit des habitations avec, en priorité, le côté sud de la RN19 sur 2 kms.</p> <p><u>Clôtures grillagées pour empêcher l'intrusion de gibier sur la 2X2 voies</u></p> <p>La Ville d'Héricourt sollicite l'aménagement d'une clôture grillagée tout au long de cet itinéraire côté gauche (secteur dit des Vignes) pour sécuriser la circulation automobile. Pour rappel, un accident mortel a eu lieu à cet endroit en 2022 suite à une divagation d'animaux.</p> <p>En espérant que l'ensemble des points précédents seront pris en compte dans le cadre de</p>	<p>Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.,</p> <p>Concernant les nuisances sonores nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet. Le dossier fait la démonstration que la variante à 2 x 2 voies ne génère pas de trafic induit.</p> <p>Comme semble l'indiquer Monsieur le Maire d'Héricourt, la mise en place de protection acoustique le long de la RN19 entre la route de Luze jusqu'à l'échangeur des Guinottes, soit hors emprises du projet, est à considérer dans le cadre du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement élaboré, pour les routes d'intérêt national ou européen faisant partie du domaine public routier national, par le préfet du département concerné (Direction Départementale des Territoires).</p> <p>La présente demande ne pourra donc pas être satisfaite dans le cadre de la réalisation du présent projet.</p> <p>Cette section de la RN19 relève de la compétence de l'exploitant de la route nationale (DIR Est) . Cette demande lui sera transmise.</p>
---	--

	l'enquête publique, et en réaffirmant notre vif intérêt pour de projet d'aménagement, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président de la Commission d'enquête, mes sentiments les meilleurs.	
<i>Observation n°RN107</i>	<p>Monsieur le Président, Messieurs les membres de la commission d'enquête,</p> <p>L'enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique est l'occasion de réaffirmer l'attachement du Grand Belfort à la réalisation de la mise à 2x2 de la RN 1019.</p> <p>Ce projet répond à la nécessité de sécuriser et de fluidifier un axe pivot du nord Franche-Comté, interconnecté avec les grandes infrastructures, desservant hôpital et centre d'emplois, vecteur de désenclavement et d'ouverture vers l'international.</p> <p>Par ailleurs, cette contribution me permet de rappeler les attentes de l'agglomération autour de la réalisation d'une piste cyclable dans le périmètre immédiat du projet.</p> <p>Toutes les opportunités offertes par les travaux d'élargissement de la RN 1019 doivent être saisies pour permettre de connecter les réseaux cyclables des deux départements, actuellement interrompus entre Brevilliers et Argiésans.</p> <p>Plusieurs itinéraires ont été identifiés dans le cadre d'un travail partenarial avec nos homologues de la Communauté de Communes d'Héricourt et du Conseil Départemental du Territoire de Belfort.</p> <p>A ce stade du projet d'élargissement, la prise en compte des contributions des collectivités locales, le maintien des moyens affectés à l'aménagement d'une voie verte et le respect du calendrier de l'opération me semble des prérequis indispensables.</p> <p>Je vous prie de croire, Messieurs, en l'expression de mes salutations respectueuses.</p>	<p>Le maître d'ouvrage prend note de l'avis favorable du contributeur.</p> <p>Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.</p>
<i>Observation n°RN108</i>	<p>Bonjour, Habitants à Botans depuis bientôt 15 ans, nous supportons de plus en plus de nuisances visuelles, sonores, atmosphériques, encerclés par l'autoroute, la RN1019, le barreau et même la voie ferrée..</p> <p>Nous sommes un village que l'on pourrait comparer au village des irréductibles gaulois !</p> <p>Et que fait on pour nous? À partir subir?</p> <p>Ce que nous souhaitons ce sont surtout des protections sonores dignes de ce nom le long de la nationale, que l'on nous protège dignement de tous ces désagréments.. car c'est à se demander si la faune et la flore ne sont pas mieux protégées que nous !.</p> <p>Des habitants de Botans qui en ont marre de plus pouvoir dormir la fenêtre ouverte et d'avoir l'impression d'être au bord d'un boulevard quand nous sommes sur la terrasse.</p>	<p>Concernant les nuisances sonores nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.</p>
<i>Observation n°RN109</i>	<p>Bonjour,</p> <p>ci-dessous mon commentaire au sujet de l'enquête d'utilité publique citée en objet :</p> <p>Je ne suis pas un utilisateur quotidien de cette portion de la RN19 Je n'ai pas la chance de connaître les bouchons décrits par les autres usagers.</p> <p>Toutefois j'utilise cette route plusieurs fois par mois pour des raisons personnelles ou professionnelles Alors, que dire de goulot d'étranglement ?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sécurité : déplorable, l'abaissement de la vitesse 110-> 90 -> 80 -> 70 accompagné de la réduction une seule voie pas sens de circulation provoque un dangereux rapprochement 	<p>Le maître d'ouvrage prend acte des constats du contributeur.</p> <p>Les objectifs du projet répondent aux dysfonctionnements constatés.</p> <p>Le maître d'ouvrage prend note de l'avis favorable du contributeur.</p>

	<p>entre véhicules et un non-respect systématique des distances de sécurité. Sans oublier le risque élevé de chocs frontaux, notamment sur la petite portion immédiatement la sorte d'Héricourt très sinueuse et étroite. Il y a un mois encore, j'ai vu le SMUR , les pompiers, la gendarmerie et la police nationale gérer un accident impliquant 3 véhicules cet endroit précis et faisant plusieurs blessés dont un grave. Je ne m'étendrai pas sur le ressentiment qui m'a envahi ce moment-là...[voir https://www.estrepublicain.fr/faits-divers-justice/2024/03/07/accident-grave-sur-la-rn-1019]</p> <p>Si on prend l'exemple de la portion VESOUL-LURE, il y a une vingtaine de morts par décennies, l'inverse sur la portion LURE HERICOURT de longueur équivalente, on tombe 2/3 morts pas décennie La priorité c'est aussi de sauver des vies en créant des routes sécurisées et adaptées au trafic routier avec une proportion importante de PL ou les personnes peuvent garder leur distance et dépasser en toute sécurité, plutôt que de se frôler et de côtoyer de très près les semi-remorques et les divers obstacles.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fluidité : cette routes draine un trafic important, elle permet aux habitants de 3 départements de se déplacer. Les personnes que je connais qui emprunte cette route aux heures de pointes me décrivent des bouchons insupportables et une perte de temps excessive • Economie : les échanges économiques entre le Pays d'Héricourt et les 2 agglomération du Grand Belfort et du Pays de Montbéliard sont importants et connus de tous les acteurs politiques et économiques locaux. On a du mal de comprendre qu'Héricourt puisse encore être « enclavé » de la sorte avec cette petite route alors qu'une autoroute gratuite 3x3 voies connectes les 2 autres agglomérations. Belfort et Montbéliard ont besoins des ouvriers haut-saônois dans leur usines, les haut-saônois ont besoin de travailler, les poids lourds et les livreurs ont besoin de faire les liaisons entre les entreprises des 3 villes. Enfin, les investisseurs doivent aussi venir en Haute- Saône force est de constater que cete route médiocre est un frein efficace • Cohérence & image de la région : comment les personnes venues de l'extérieur peuvent percevoir ce chaînon manquant entre un échangeur de Sevenans flambant neuf, digne d'un carrefour européen et une 2x2 voies qui file sans discontinuer entre Lure et Héricourt ? entre les deux, une petite route limitée 70 km/h avec des plots en plastique et un séparateur béton qui donne l'image d'un chantier permanents... Tout ceci nuit fortement l'image du Nord de la Franche-Comté, et donne l'impression d'une mésentente entre le Territoire de Belfort et la Haute-Saône. • Environnement : les parcelles destinées accueillir la 2x2 voies sont déjà prêtes et consistes essentiellement en des talus et plateaux de granulats, il n'y a ni zone humide, ni végétation danse, ni prairie, ni forêts. De plus, il est préférable d'avoir des véhicules qui circules de façon fluide à 110 ou 90 km/h plutôt que d'avoir de véhicules engoncés dans les bouchons avec des moteurs qui fonctionne au régime minimum impliquant des combustions incomplètes avec d'avantage de particules fines et de monoxyde de carbone. Sans oublie l'impact économique pour les automobilistes : encrassement du moteur, de la vanne VG , du FAPI <p>Le trajet serait tellement plus agréable, rapide, et sécurisant avec cette 2 × 2 voies et cela pour les milliers d'usagers et d'habitants, évidemment que c'est d'utilité publique !"</p>	
<p>Observation n°RN110</p>	<p>Monsieur le Président</p> <p>Notre association SVP Héricourt (Sauvegarde du Vivant du Pays d'Héricourt), créée le 03 mars 2021, qui adhère à la fédération France Nature Environnement 70 (FNE70) et à la Commission de Protection des Eaux, du Patrimoine, de l'Environnement, du Sous-sol et des Chiroptères (CPEPESC Franche Comté) et travaille régulièrement avec la Ligue de Protection des Oiseaux (LPO BFC) et d'autres associations locales de protection de l'environnement, est statutairement très attentive aux projets consommateurs d'espaces impactant les équilibres fondamentaux de la</p>	

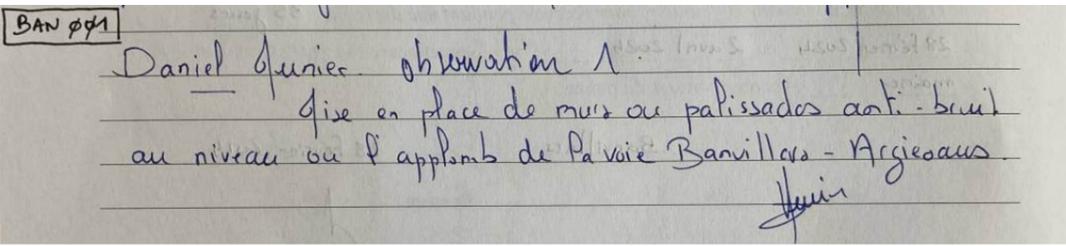
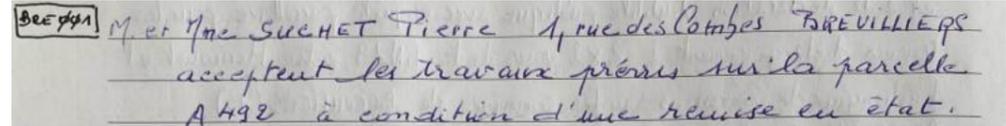
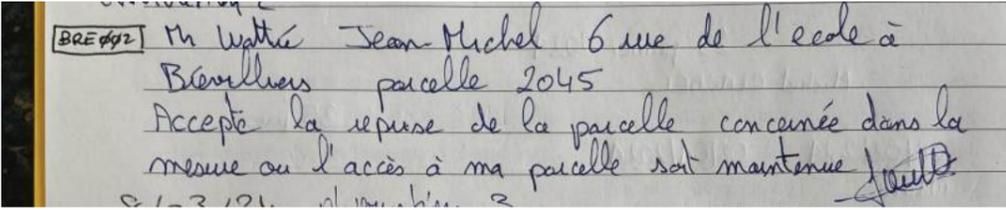
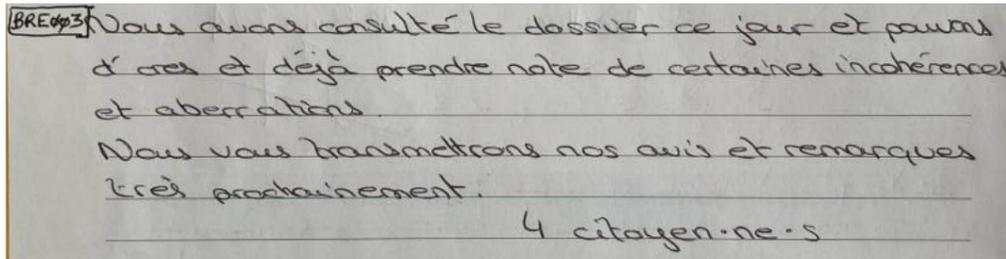
<p>biosphère : faune, flore, espaces naturels, eau, air, sols, paysages et cadre de vie.</p> <p>A ce titre, nous vous prions de trouver ci-dessous nos questions et remarques relatives à la consultation du public en référence.</p> <p>Sur le projet soumis à enquête publique :</p> <p>L'objet de la consultation semble être un projet d'élargissement à 2 × 2 voies, sur 4.5 km de route nationale située entre Héricourt et l'échangeur de Sévenans, qui nécessite notamment de déroger au principe de protection des espèces et à l'interdiction de destruction des espèces protégées et de leurs habitats, édictées à l'article L411-1 du code de l'environnement.</p> <p>Pour rappel, une telle dérogation ne peut être légalement recevable que si elle justifie des trois conditions distinctes et cumulatives suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • absence de solution alternative satisfaisante • ne pas nuire au maintien dans un état de conservation favorable des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle • justifier de l'un des cinq motifs limitativement énumérés à l'article L. 411-2 du code de l'environnement, parmi lesquels figure le fait que le projet réponde, par sa nature et compte tenu des intérêts économiques et sociaux en jeu, à une raison impérative d'intérêt public majeur (RIIPM). <p>Les écrits du Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN – séance du 21/12/2023) et de l'Autorité Environnementale (AE – séance du 19/10/2023) sont extrêmement clairs et précis : la sécurité publique, en l'occurrence la réduction du risque de mortalité (4 morts en 5 ans) et d'accidents, sur la portion routière concernée par le projet, constituent, à juste titre, une RIIPM : notre association partage entièrement ce point de vue, qui constitue, à notre sens, le véritable besoin d'un aménagement de ce secteur de la RN19, au même titre d'ailleurs que celui situé, toujours sur cette même RN19, entre Lure et Vesoul (63 morts en 30 ans, notamment à hauteur des villages de Pomoy, Genevreuille et Amblans-et-Velotte).</p> <p>Ce besoin de sécurisation de l'infrastructure routière ne date d'ailleurs pas de 2014, mais remonte à plus de 31 ans sur la portion Héricourt-Sévenans, ce qui interroge d'ailleurs nombre de nos adhérents sur l'absence de mesures prises par nos autorités à ce sujet :</p> <p>Pour quelles raisons des mesures efficaces n'ont-elles pas été prises depuis ces 3 dernières décennies ?</p> <p>À titre d'exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"> • des rails centraux pour éviter les chocs frontaux ; • une signalisation, horizontale et verticale, visible et correctement entretenue, accompagnée si besoin d'éclairages locaux • un aménagement sécurisé des entrées/sorties de Banvillars • une incitation au respect des limitations de vitesse (radars permanents et contrôles ponctuels), • une sécurisation du passage des cyclistes, des agriculteurs, ainsi que des animaux errants, domestiques et sauvages (grillages, passerelles,...) • un appel à la prise de conscience du danger (signalement du nombre d'accidents, de blessés, de décès...) <p>Tout comme pour le secteur accidentogène de la RN19 entre Lure et Vesoul, au sujet duquel le Président du Conseil départemental de Haute Saône a récemment rappelé (interview France Bleu Besançon du 4 avril 2024 à 7h45), alors que les contraintes budgétaires (100 millions d'euros) retardent tout aménagement sécurisé depuis plus de 30 ans : "On peut faire une 2 × 1 voie avec une chaussée séparée, ce qui coûte moins cher que les 100 millions".</p>	<p>Le maître d'ouvrage confirme que le projet consiste bien à mettre à 2 × 2 voies la route bidirectionnelle existante.</p> <p>Le maître d'ouvrage n'a pas d'indication précise quant à la politique d'investissement sur la section concernée au cours des trente dernières années.</p> <p>Le maître d'ouvrage rappelle néanmoins que la déclaration d'utilité publique de la mise à 2 × 2 voies de la section Lure-Delle date de 2003.</p> <p>Depuis cette date, qui a consacré une stratégie d'aménagement de la route, un certain nombre d'aménagements ont été réalisés sur cet itinéraire d'environ 50 km.</p> <p>Le cas de la section entre Lure et Vesoul n'est pas exactement comparable avec la section Héricourt-Sevenans. En effet, en termes de trafic, la section entre Lure et Vesoul supporte un trafic d'environ 9 000 véhicules par jour, contre plus de 20 000 pour la section Héricourt-Sevenans.</p> <p>Un tel niveau de trafic n'est pas compatible avec l'aménagement d'une route à 2 × 1 voie.</p>
--	--



<p>Pour rappel, le coût à terminaison du projet (23 millions d'euros en fév. 2020), est aujourd'hui estimé à 33 millions d'euros, soit 10 à 20 fois plus cher que de « simples » aménagements de sécurisation du tronçon :</p> <p>→ Face à ce besoin avéré et urgent de sécurisation routière, pour quelles raisons des solutions alternatives au projet présenté, moins coûteuses en argent public et beaucoup moins longues à mettre en œuvre, ne sont-elles pas examinées ?</p> <p>Quant aux autres arguments présentés dans ce dossier (gain de temps de moins d'une minute, saturation liée à une croissance du trafic dans 20 ans, « cohérence de l'infrastructure », ...), il convient de rappeler qu'ils s'appuient sur des hypothèses ne prenant pas en compte l'évolution des transports (transports en commun, covoiturage, véhicules électriques, cycles, ...) et des modes de travail (télétravail, circuits courts,...) : le rapport présenté lors de la concertation publique de ce projet en juillet 2022 ne s'y trompait d'ailleurs pas : "ce gain de temps ne justifie donc pas à lui seul l'opportunité du projet" ; "l'infrastructure bidirectionnelle reste adaptée pour les trafics attendus».</p> <p>Hormis le nécessaire besoin de sécurisation du tronçon routier, le projet présenté n'est en aucune manière compatible avec les attendus environnementaux (trame verte et bleue, zones humides, qualité des eaux de surface et souterraine, nuisances sonores, qualité de l'air, ...), ni bien sûr avec ceux de la loi climat en matière de sobriété foncière et de limitation de l'artificialisation.</p> <p>Ce projet s'avère d'ailleurs en complète contradiction avec les orientations du Plan Climat Air Energie Territorial de la Communauté de Communes de Pays d'Héricourt (PCAET CCPH – juin 2023), dont l'élaboration est réalisée en collaboration avec les partenaires privés (ENEDIS & Suez) :</p> <ul style="list-style-type: none">• « Diviser par 5 les émissions de Gaz à Effet de Serre » (GES) entre 2018 et 2050, pour lequel « l'accompagnement aux déplacements alternatifs », la « mobilité alternative », les « déplacements doux » et « une offre de transports en commun intégrée à l'échelle de l'aire urbaine » apportent une forte contribution• « Le secteur des transports routiers représente le principal potentiel de réduction des GES. En effet, il compte pour la majorité des émissions des émissions de GES et la majorité des consommations de produits pétroliers. Cependant, la tendance des dernières années montre des émissions en hausse dans ce secteur... Cette tendance doit être inversée notamment en augmentant l'usage des transports en communs et du covoiturage au dépend de la voiture individuelle... » précise la synthèse des diagnostics du PCAET de la CCPH	<p>Le coût à terminaison du projet est bien de 31,4 M€ (Pièce C Volume 1 du dossier d'enquête). Les 23 M€ évoqués sont le montant du protocole de financement signé en 2020.</p> <p>Concernant les alternatives au projet, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.</p> <p>Une campagne de comptage a été réalisée sur la section en 2020. Elle a servi de base à la construction des projections trafic à horizon 2025 et 2045. Ces projections de trafic sont calculées sur la base de taux de croissance issus de scénario établis par le Ministère de la Transition Écologique. Deux scénarios principaux sont en général construits : un dit « avec mesures existantes » (AME), qui reflète l'impact des politiques et mesures adoptées jusqu'à une certaine date passée, et un scénario « avec mesures supplémentaires » (AMS), qui traduit l'impact de nouvelles mesures qui seraient mises en œuvre dans le futur de manière à atteindre un certain objectif.</p> <p>Les projections de trafic prennent donc bien en compte l'évolution des mobilités. On rappellera également que l'étude socio-économique a été réalisée sur la base d'une hypothèse basse de la croissance du trafic (scénario AMS) ce qui minore les gains socio-économiques du projet.</p> <p>On rappelle également que le gain de temps sur l'itinéraire n'est pas un objectif en soi du projet .</p> <p>Cette assertion n'est pas assortie d'exemples qui auraient pu être discutés. À titre d'exemple, le projet n'impacte aucune zone humide ; Dès lors, on peut s'interroger en quoi le projet n'est en aucune manière compatible avec les attendus environnementaux en matière de préservation des zones humides.</p> <p>La loi Climat et résilience du 22 août 2021 a effectivement posé un objectif de zéro artificialisation nette (ZAN) à l'horizon de 2050. Elle a également 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.</p> <p>Nonobstant, le projet s'attache à réduire son impact foncier, par exemple en proposant un demi diffuseur à Banvillars beaucoup plus compact que celui envisagé initialement et en évitant toute destruction de zone humide.</p> <p>Le site https://www.territoires-climat.ademe.fr qui présente le suivi national des PCAET, indique pour ce qui concerne la Communauté de Communes du Pays d'Héricourt, que le PCAET a été lancé le 1^{er} janvier 2021 à la date de la mise à jour du suivi (décembre 2023). À notre connaissance, l'autorité environnementale n'a pas encore été sollicitée pour rendre un avis sur le PCAET de la Communauté de Communes du Pays d'Héricourt.</p> <p>Ce PCAET n'est donc pour l'instant pas définitif et a fortiori non approuvé.</p> <p>Nonobstant, la compatibilité du projet s'apprécie avec les documents en vigueur, certains plans, schémas (...) « connus » (si avis de l'Autorité Environnementale notamment), et le maître d'ouvrage prend généralement en compte les projets de documents, lorsque ceux-ci sont portés à l'avis du public via une concertation ou mise à disposition sur internet.</p> <p>Sauf erreur de notre part, nous ne sommes dans aucun de ces cas.</p>
--	---

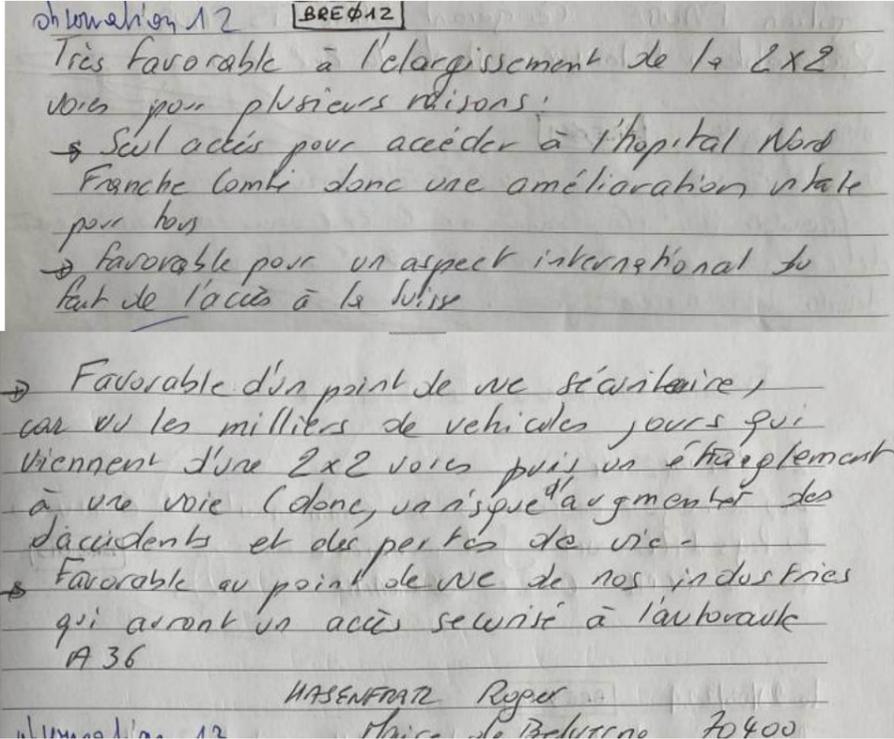
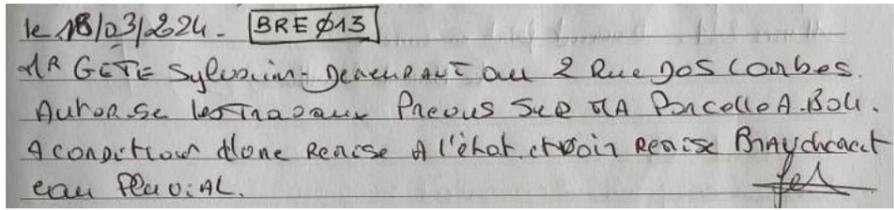
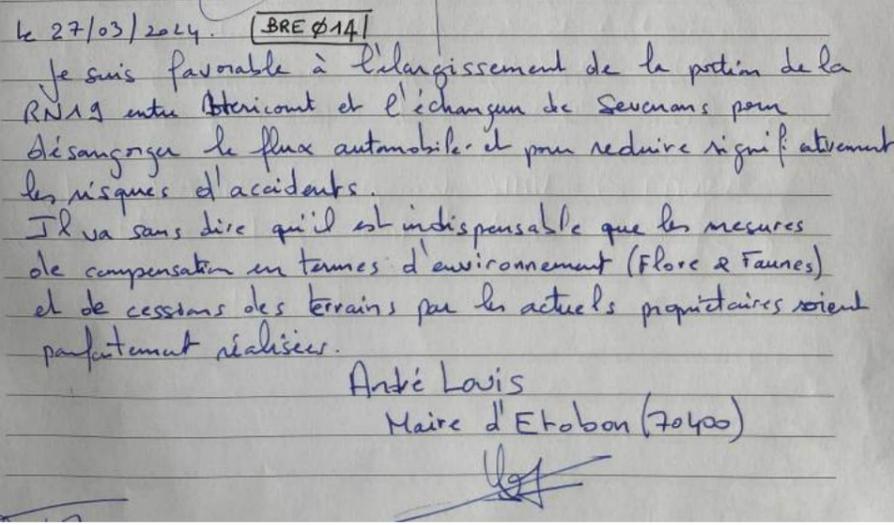
<p>→ Pour quelles raisons un tel dossier, qualifié d'incomplet et d'irrecevable par le CNPN et AE, et incompatible avec le futur PCAET de la CCPH, est-il présenté au public ?</p> <p>Sur la position de SVP Héricourt concernant le projet : Comme décrit précédemment, notre association SVP Héricourt est très favorable à l'amélioration rapide de la sécurisation de l'infrastructure routière de la RN19 sur le tronçon Héricourt-Sévenans (ainsi d'ailleurs que sur celui de Lure-Vesoul) : une action rapide des pouvoirs et décideurs publics nous semble nécessaire.</p> <p>En revanche, le dossier présenté, qui semble poser, par souci de « cohérence de l'infrastructure », comme solution unique le passage en 2 x 2 voies, avec des coûts très élevés, des durées de réalisation très importantes, des nuisances permanentes pour les riverains et des impacts irréversibles pour l'environnement et le climat, ne nous semble pas être la réponse adaptée au réel besoin local, départemental et régional.</p> <p>→ En conséquence, l'association SVP Héricourt est très défavorable au projet de travaux d'élargissement à 2x2 voies de la RN19 entre Héricourt et l'échangeur de Sévenans.</p> <p>Nous attirons votre attention, ainsi que celle de M. le préfet, sur le fait que, dans l'éventualité où une autorisation préfectorale soit délivrée en l'absence de justifications légales, l'association SVP Héricourt engagera les démarches préventives (signalement d'une erreur manifeste d'appréciation des services de l'Etat et mise en demeure du pétitionnaire de ne pas altérer de nouvelles surfaces sans dérogation valide), ainsi que les éventuelles actions auprès des juridictions administratives et pénales concernées.</p> <p>Dans l'attente de la prise en compte de la présente dans vos conclusions de rapport d'enquête publique, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président de la commission d'enquête, nos sincères salutations</p>	<p>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.</p> <p>Le maître d'ouvrage rappelle que dossier de demande de dérogations « espèces protégées » a fait l'objet d'un avis favorable sous condition du CNPN. Aucune de ces conditions ne portent sur un éventuel complément au dossier.</p> <p>L'avis de l'Autorité Environnementale ne mentionne aucun manquement dans le dossier qui rendrait réhibitoire sa soumission au public.</p> <p>La réduction de la justification du projet à une simple mise en « <i>cohérence de l'infrastructure</i> », faite par le contributeur ne reflète pas, pour le maître d'ouvrage, les objectifs du projet tels qu'ils sont développés dans le dossier. Les impacts du projet sont en effet à juger à l'aune des bénéfices attendus qui, présentés de cette manière, biaise toute évaluation.</p> <p>Le maître d'ouvrage prend note de l'avis défavorable du contributeur.</p>
---	--

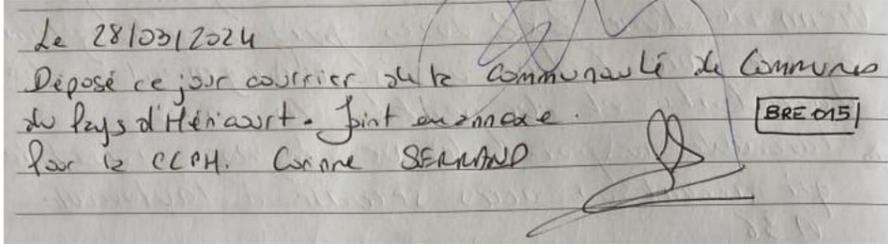
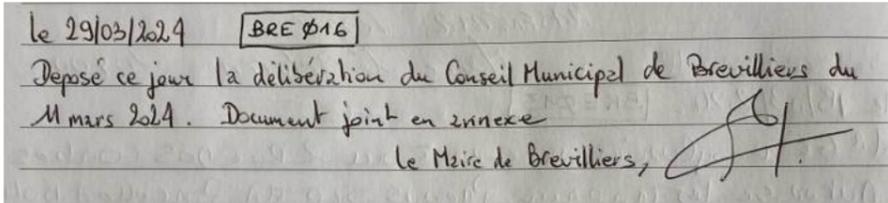
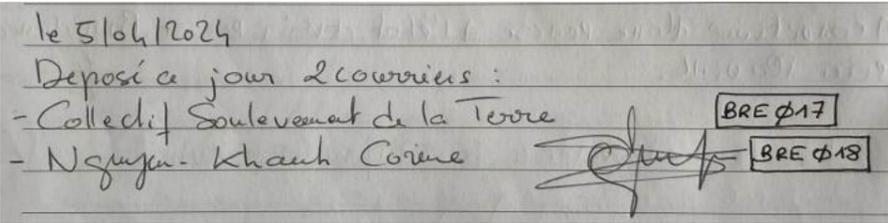
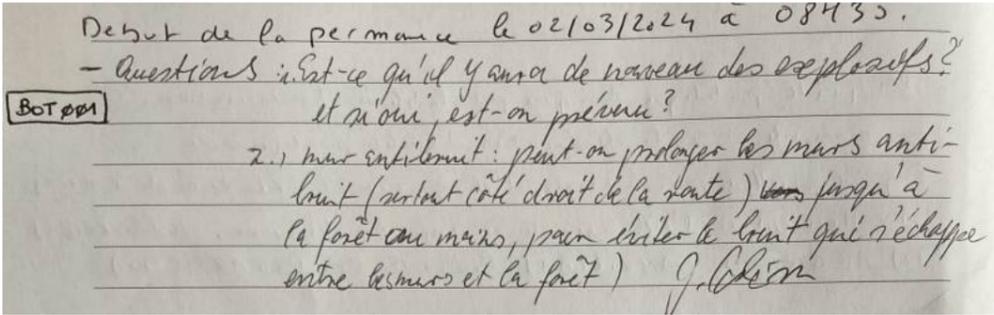
4. OBSERVATIONS DU REGISTRE DES PERMANENCES

BANV001		Concernant les nuisances sonores nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.
BANV002	cf. courrier M Hainin	<p>Le maître d'ouvrage a rencontré M. Hainin le 17 novembre 2023, afin de lui présenter le projet de mise à 2 x 2 voies de la RN19 et plus particulièrement la mise en place des mesures compensatoires.</p> <p>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.</p> <p>Ces adaptations n'ont pas été retranscrites dans le dossier, car celui-ci était déjà déposé ; Ces adaptations seront rediscutées et mises en œuvres lors de l'élaboration concrète de la mesure compensatoire.</p>
BANV003	cf. courrier Mme Bivert	Concernant les procédures d'expropriation dans le cadre de la déclaration d'utilité publique du projet, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.
BRE001		Les parcelles occupées de manière provisoire durant la phase chantier feront l'objet d'une indemnisation auprès de l'exploitant ou le propriétaire. Elles feront l'objet d'une remise en état après travaux.
BRE002		<p>L'emprise de la parcelle 2045 concernée par l'enquête parcellaire correspond à une surface actuellement occupée par la piste cyclable.</p> <p>Le rachat de cette emprise vise à régulariser cette situation en versant la surface correspondante dans le domaine public.</p> <p>Cette procédure n'aura pas d'impact sur l'accès à la parcelle.</p>
BRE003		Pas de commentaires.

BRE004	<p>observation 4. [BRE004] Favorable à l'élargissement de la voie dans le cadre de mon activité professionnelle. Z Mamutenhon F. Sakar</p>	Le maître d'ouvrage prend note de l'avis favorable du contributeur.
BRE005	<p>observation 5. [BRE005] Laura Morel, responsable de l'agence SUP INTERIM à Héricourt, après avoir pris connaissance du dossier pour l'élargissement de la voie A492, est en accord sur ce qui a été établi dans celui-ci.</p>	Le maître d'ouvrage prend note de l'avis favorable du contributeur.
BRE006	<p>observation 6 [BRE006] Favorable à l'élargissement de la 2^e et 3^e voies entre Héricourt et l'échangeur de Sevenans sur les communes de BREVILLIERS (70), ARGESANS, BANVILLIERS, BOYANS et DORANS (90). Véronique NOEL</p>	Le maître d'ouvrage prend note de l'avis favorable du contributeur.
BRE007	<p>observation 7 [BRE007] Martial ZANOFFO, DSI au sein du groupe VITTORI est en accord avec le dossier d'élargissement. Cette route que j'utilise tous les jours est particulièrement accidentogène et il est nécessaire d'avancer vers un élargissement dans les meilleurs délais.</p>	Le maître d'ouvrage prend note de l'avis favorable du contributeur.
BRE008	<p>observation 8 [BRE008] Martial ZANOFFO Julien FAURE. Co-gérant SARL ETS FAURE Favorable à l'élargissement de la 2^e et 3^e voies</p>	Le maître d'ouvrage prend note de l'avis favorable du contributeur.
BRE009	<p>observation 9. [BRE009] Didier Guéhen Co-amb de la Société SARL Techno-Flon Favorable à l'élargissement de la 2^e et 3^e voies pour une continuité de cette voie qui relie la Suisse à Vesout. La partie sur voie actuelle est très accidentogène.</p>	Le maître d'ouvrage prend note de l'avis favorable du contributeur.

BRE010	<p>Observation n° BRE 010 4</p> <p>Très favorable à l'élargissement de la 2x2 voies d'une part pour favoriser l'accès à l'autoroute et faciliter aux entreprises du secteur les déplacements dans du secteur.</p> <p>En plus par avoir vécu un drame le 27/02/23 l'accident de mes beaux parents et le décès de mon beau père → cet endroit.</p> <p>Thierry MARIE SCP/25.</p>	Le maître d'ouvrage prend note de l'avis favorable du contributeur.
BRE011	<p>Observation n° BRE 011</p> <p>ETANT vice président en charge de l'économie sur la communauté de communes du Pays d'Héricourt et convaincu que notre pays doit se reindustrialiser afin de pérenniser les services publics et les acquis sociaux, je ne peux qu'être très favorable à l'augmentation que la qualité de nos infrastructures routières. Je suis donc partisan d'un passage à 2x2 voies partant entre Breuvins et Sevenans.</p> <p>Le Pays d'Héricourt s'est développé grâce à la RN 19.</p> <p>Eric STCIB Maire de 1422 VP à la CCPH.</p>	Le maître d'ouvrage prend note de l'avis favorable du contributeur.

<p>BRE012</p>	 <p>Information 12 [BRE012] Très favorable à l'élargissement de la 2x2 voir pour plusieurs raisons: → Seul accès pour accéder à l'hôpital Nord Franche Comté donc une amélioration notable pour tous → favorable pour un aspect international du fait de l'accès à la voirie → Favorable d'un point de vue sécuritaire, car vu les milliers de véhicules jours qui viennent d'une 2x2 voirie puis un étranglement à une voie (donc, un risque d'augmenter des accidents et des pertes de vie - → Favorable au point de vue de nos industries qui auront un accès sécurisé à l'autoroute A36 HASSENFRAT Roger Maire de Belvaux 70400</p>	<p>Le maître d'ouvrage prend acte des constats du contributeur. Les objectifs du projet répondent aux dysfonctionnements constatés. Le maître d'ouvrage prend note de l'avis favorable du contributeur.</p>
<p>BRE013</p>	 <p>le 18/03/2024. [BRE013] M. G. T. E. SYLVESTRE - GENEVAULT au 2 rue JOS CORBES. Autorise les travaux prévus sur la Parcelle A. Boli. à condition d'être remise à l'état et doit remise Branchement eau Pluviale.</p>	<p>Les parcelles occupées de manière provisoire durant la phase chantier feront l'objet d'une indemnisation auprès de l'exploitant ou le propriétaire. Elles feront l'objet d'une remise en état après travaux. Le branchement du réseau d'eau pluviale s'il est impacté sera remis en état.</p>
<p>BRE014</p>	 <p>le 27/03/2024. [BRE014] Je suis favorable à l'élargissement de la portion de la RN19 entre Héricourt et l'échangeur de Sevenans pour désengorger le flux automobile et pour réduire significativement les risques d'accidents. Il va sans dire qu'il est indispensable que les mesures de compensation en termes d'environnement (Flore & Faunes) et de cessons des terrains par les actuels propriétaires soient parfaitement réalisées. André Lavis Maire d'Etobon (70400)</p>	<p>Le maître d'ouvrage prend acte des constats du contributeur.</p>

BRE0015		<p>Le maître d'ouvrage prend note de l'avis favorable du contributeur.</p> <p>Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.</p>
BRE016		<p>Concernant le contrôle des nuisances sonores à l'issue des travaux et une fois le trafic routier stabilisé, celui-ci pourra être mené dans le cadre d'une mise-à-jour du PPBE ou si celle-ci est trop éloignée par une campagne de mesure spécifique.</p> <p>Concernant le trafic sur la RD 683, celui-ci sera impacté lors des travaux du demi diffuseur sud de Banvillars qui entraînera la coupure de la RD 18 est un report de trafic sur la RD683.</p> <p>Le projet prévoit la plantation d'environ 8 km de haies. De plus, le secteur de la rue des Combes ne sera pas beaucoup impacté par les travaux.</p> <p>La problématique de la co-visibilité entre la RN19 et la RD683 a été pris en compte via un écran anti éblouissement qui sera installé sur le dispositif de retenue de la RN.</p> <p>Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.</p>
BRE018 BRE017		<p>Cf. Observations RN110 et RN100</p>
BOT0001		<p>Concernant le terrassement du déblai de grande hauteur dans le bois de Fays, l'entreprise pourra proposer des techniques de terrassement classique ou du micro-minage. Le cas échéant, ces phases de micro-minage pourront faire l'objet d'une communication spécifique.</p> <p>Concernant les nuisances sonores nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.</p>

BOT0002

BADIN Marcel 3 rue de la Milleraie 90400 Botans ZA/162
BOT0002
La mise à 2x2 voies de ce tronçon de la RN19 est important car beaucoup trop d'accident mortel ont eu lieu entre Breuilleux et Botans. Il est également important de mettre en place un mur antibruit de qualité et d'une hauteur adaptée afin de limiter les nuisances sonores et visuelles de cet ouvrage. Le mur anti bruit actuel est le même depuis la création de cette voie rapide en 1995, à cette époque la circulation était moins importante. (20000 véhicules/jour aujourd'hui)
Avec cette enquête publique nous espérons que les autorités et maître d'ouvrage auront une pensée pour améliorer et préserver la tranquillité des habitants de BOTANS les plus impactés par cette mise à 2x2 voies.
Botans le 9/04/24 JPB

Le maître d'ouvrage prend note de l'avis favorable du contributeur.

Concernant les nuisances sonores nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.

BOT0003

Weiss Denis 10 rue de Doras 90400 Botans
BOT0003
Tout à fait favorable à la mise à 2x2 voies de la RN19
Je souhaiterais la mise en place d'un mur anti-bruit conséquent, car actuellement j'ai déjà en continu la nuisance continue des axes routiers plus ou moins proches. En effet je crains que l'aménagement prévu ne s'accroisse avec le reste, concernant le bruit.
Botans le 2/4/24

Le maître d'ouvrage prend note de l'avis favorable du contributeur.

Concernant les nuisances sonores nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.

DOR001

Mme MERKX Christine 1 Rue de la Barrière
DOR 001 90800 BANVILLARS

Le passage à deux fois deux voies de la RN19
entre Banvillars et Sevenans m'incite à
formuler quelques remarques =

- * Le bruit de véhicules et l'augmentation
de la vitesse nécessiteraient la création
d'un mur anti-bruit dans le sens
Héricourt Sevenans à hauteur de la
voie ferrée jusqu'à après le pont de la
voie communale qui relie Banvillars à Arpèsau
- * Il s'agit de l'absence de projet de
parkings de co-voiturage proches de
échangeurs d'Arpèsau
- * Il manque également un projet de
piste cyclable reliant Banvillars et
Arpèsau.

Ubert
H

Concernant les nuisances sonores nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.

Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.

DOR 002

le 18 Mars 2024

Messagerie du maire de la commune de DORANS

- Je souhaite sensibiliser sur la période des travaux. En effet durant cette période la circulation sur les trois villages : BOTANS DORANS BANVILLARS, risque d'être très accentuée.

Il est indispensable de prévoir des radars actifs, de sécurisation et une présence policière régulière.

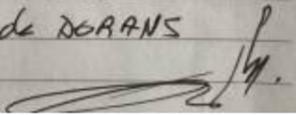
La vitesse devra également être prise en compte.

- Pour l'avenir je compte sur la prise en compte de l'opportunité d'autoriser les tracteurs à Fort gabarit d'utiliser la RN 19.

- Le groupe de travail doit faire partie étudier cette solution afin d'éviter le passage dans les petites communes.

Ce groupe de travail a été mis en place fin dec 2023

Daniel Schnaebelen
Maire de DORANS



Durant le chantier, le trafic sur la RN19 sera autant que possible maintenu. Les potentielles coupures temporaires seront réalisées préférentiellement de nuit. Le cas échéant, des itinéraires de déviation seront identifiés et proposés aux usagers. Ces itinéraires de déviation ne traverseront pas les communes de Banvillars, Botans ou Dorans.

Cependant, il n'est pas exclu qu'un report du trafic local ait lieu dans ces communes.

Le maître d'ouvrage travaillera avec le service de la sécurité routière de la DDT90, pour mettre en place des mesures adaptées.

Concernant l'autorisation de circulation à terme des véhicules agricoles sur la RN19, cette problématique sort du champ strict du projet.

PRE001

PRE 001
Madame TEHL-SCHRIEKE Nicole (Tel 06.78.25.91.60)
37 B rue Gambard - Bât 90000.
Propriétaire en Indivision du terrain situé à
Bannillars Section ZB (Plan n° 48) En Basse.
Je souhaiterais connaître le barème d'expropriation
et les indemnités (concernant le propriétaire) qui seront
proposées.
Quel sera le prix de l'ave fixé par les Domaines
quel en est le mode de calcul et si les indemnités
en font partie.
Nous perdons une terre familiale ainsi que la location
annuelle du terrain.
Quand on nous oblige à vendre, la valeur du terrain
est-elle augmentée du fait du préjudice ?
Comment compenserez vous la perte de jouissance -
Dans l'attente de votre réponse
Avec mes remerciements

Concernant les procédures d'indemnisation dans le cadre de la déclaration d'utilité publique du projet, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.

5. OBSERVATIONS RÉALISÉES PAR CORRESPONDANCE

<p>Courrier Marie Geneviève Theobald</p>	<p>Le 29 mars 2024 Marie Geneviève THEOBALD cx< 8 rue du Tilleul 25770 Serre les Sapins Observations sur l'Enquête Publique pour l'élargissement à 2 X 2 voies de la RN 19 Entre Héricourt et l'échangeur de Sévenans.</p> <p>A Monsieur le Commissaire Enquêteur, J'ai été informée de l'existence de cette enquête par courrier de la Préfecture de Belfort. En effet je suis propriétaire de plusieurs parcelles de terre sur la commune de Banvillars. Voici mes observations. Je développe un argumentaire, où je conteste le projet dans son principe mais aussi dans ses modalités, tant dans l'intérêt du public (Première partie) que dans mon intérêt personnel..(Deuxième partie). Il y a plusieurs niveaux de contestation, car je suis bien consciente que parmi les personnes dont les avis sont accessibles électroniquement sur le « site de Belfort » seule une minorité (peut-être un quart) discute de la pertinence de ce projet. Nous sommes donc plutôt minoritaires à contester le projet. Même si bien des personnes concernées (riverains propriétaires ou public épris d'écologie) ne s'expriment pas, parce qu'elles considèrent l'aboutissement de ce projet comme une fatalité qu'elles ne peuvent empêcher. (consultation électronique des opinions exprimées par le public à ce jour).</p> <p style="text-align: center;">PREMIERE PARTIE : L'INTERÊT PUBLIC</p> <p>Motifs pour l'élargissement à 2 X 2 Deux points essentiels paraissent élargir comme des raisons primordiales, qui motivent l'Etat à s'engager dans cette opération de grande envergure :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réduire les accidents et en particuliers les accidents mortels survenus sur cette portion de route RN19 du fait de chocs frontaux. - Améliorer la circulation des véhicules automobiles, des personnes, des services publics et des camions. <p>Un objectif secondaire est la création d'une piste cyclable le long d'une fraction de la route RN19 entre Héricourt et Argiésans. Dommage qu'il en soit fait si peu de cas dans le dossier comme dans les commentaires publics ! Ces objectifs sont légitimes et je les partage. Mais la rapidité du trajet domicile-travail est la motivation première et unique de la plupart des intervenants qui ont exprimé des observations par voie électronique. La sécurité ne préoccupe qu'une minorité des gens dans le fichier internet. Je prétends qu'il y a d'autres moyens beaucoup moins onéreux d'améliorer la situation de la sécurité tout en causant moins de dégâts à la faune et à la flore comme ce dossier l'exprime et le souhaite si justement.</p> <p>Vue d'ensemble sur la présentation du dossier Une lecture attentive du très long dossier et des explications des motivations de cette proposition d'élargissement à 2 X 2 voies, me conduit à diverses observations.</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) Le dossier est bien écrit, pédagogique et compréhensible. Il manifeste un vif intérêt pour la protection de la vie animale et de la végétation alentour de cette importante voie de circulation. Nous apprécions aussi les recommandations pour l'entretien des haies, des prairies, la protection des arbres pendant les travaux et la lutte contre les espèces végétales invasives. (2) Il est aussi exprimé un certain souci de la protection des habitants du voisinage tant par la réduction de la pollution atmosphérique que par des mesures pour la protection des cours d'eau (traversant les communes concernées) et par des mesures de réduction du bruit, résultant du roulement des véhicules sur la RN19. Cependant je me demande parfois si les représentants de l'espèce humaine qui vivent alentour, ont bien fait l'objet d'autant de considération que les autres espèces animales C'est ainsi que les riverains sont supposés s'accommoder plutôt bien des nuisances de bruit que les travaux et l'accélération prévisible des véhicules vont leur causer. (3) Enfin il est fait peu de cas des exploitations agricoles, qui sont impactées par la 	<p>Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.</p> <p>Concernant les alternatives au projet, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.</p> <p>Pas de commentaire du maître d'ouvrage.</p> <p>Pas de commentaire du maître d'ouvrage.</p> <p>Concernant les acquisitions foncières, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.</p>
--	--	--

	<p>consommation de terres agricoles (prés, cultures et bois). On a comme l'impression que les paysans n'existent pas, Il n'y a aucun calcul sur le dédommagement financier de ces personnes. Elles deviennent la variable d'ajustement pour absorber les nuisances nouvelles générées.. Les tarifs d'expropriation ou d'indemnisation des pertes d'exploitation ne sont pas indiqués. Il apparaît que la dépense consacrée à ce dédommagement est infime par rapport au coût global de l'opération. Il est devenu une coutume dans les expropriations que les personnes expropriées soient les grands perdants financièrement et moralement. Sous ce rapport le dossier paraît bien incomplet.</p> <p style="text-align: center;">DISCUSSION</p> <p>Accidents : La réduction des chocs frontaux peut être obtenue en créant une barrière médiane. Le dossier ne nous dit pas clairement quel est le nombre d'accidents pas choc frontal comparé au nombre total d'accidents. Cette solution de la barrière centrale est écartée d'un 'revers de main' par le concepteur du projet sous le prétexte que cette barrière centrale génèrerait des 'bouchons' très importants en cas de pannes ou d'accidents. Un autre moyen d'avertir, de prévenir et de réduire beaucoup de chocs frontaux est de mettre au sol des bandes ou barrettes sonores longitudinales au centre ou sur les deux côtés (comme cela se fait le long de certaines autoroutes). Je dois faire remarquer que sur une partie importante du trajet <u>il a déjà été réservé une bande de terre</u> (très large berme) en accotement et inutilisée pour le moment et qui permettrait d'élargir la chaussée ouverte à la circulation.. Cette réservation est particulièrement bien visible sur le remblai qui traverse la commune de Banvillars. Il existe là une possibilité de créer non seulement une barrière centrale mais d'augmenter d'une façon importante la largeur de la chaussée pour réserver de part et d'autre de la RN19 de vraies 'bandes d'arrêt d'urgence' . Avec ces bandes d'arrêt élargies il y aurait dans la plupart des cas d'accidents courants une possibilité d'éviter l'obstruction totale de la chaussée et d'écouler le trafic en attendant l'enlèvement des véhicules accidentés et en prenant bien sûr les comportements d'usage dans ces cas là (utilisation des feux de détresse et mise en place des triangles avertisseurs). (Voyez la note 1 en bas ce texte). La solution simple et moins coûteuse à cet engorgement fortuit ne serait-elle pas de créer des voies de sortie raccordées au réseau routier secondaire (routes départementales ou vicinales) sorties ordinairement fermées mais qui seraient systématiquement ouvertes en cas de 'bouchons'.</p> <p>Vitesse des véhicules . Il est constaté par des mesures de la vitesse répétées, très sérieuses (mentionnées dans le dossier) et on peut dire exhaustives (mesures faites de jour comme de nuit), que les véhicules circulent souvent à 100 km/h, une vitesse supérieure à la vitesse autorisée (80 ou 90 km/h). Un moyen très simple de réduction de la vitesse consisterait à installer <u>plusieurs RADARS</u>, d'abord des radars pédagogiques juste avant la transition de 2 voies à une voie, ensuite des radars enregistreurs des dépassements de vitesse.. Les usagers de cette RN19 (qui semblent être essentiellement des habitués selon les statistiques horaires) apprendraient vite l'existence de ces radars et la vitesse tomberait rapidement en dessous des vitesses limites permises. La réduction <u>effective</u> de la vitesse : <ol style="list-style-type: none"> (1) diminue la dangerosité de la route pour les usagers (2) diminue aussi le bruit de roulement pour les habitants du voisinage. (3) diminue le risque de choc avec les chiroptères, oiseaux, animaux au sol etc...(note 2) (4) améliore la fluidité du trafic à l'approche des ralentissements inévitables provoqués par les embranchements, bretelles, diffuseurs vers l'A36 d'une part et vers Héricourt et Lure d'autre part. Les rayons de courbure de ces 'accessoires de raccordement' sont des causes inévitables de ralentissement dont les usagers ne paraissent pas se rendre compte, sauf sous l'angle de la resquille, puisqu'il semble qu'une proportion notable d'automobilistes oublient les leçons de savoir-vivre en ces circonstances. <p>IL est facile de calculer (comme indiqué dans le dossier) que le passage de 80 km/h à 110 km/h sur la portion de 4,8 km fait gagner 1 mn aux usagers. Est-ce que cela vaut la peine de poursuivre ce projet pour un aussi médiocre gain de temps et cela justifie-t-il la dépense ? (notes 3 et 4). De plus avec l'accroissement de la vitesse les collisions avec les oiseaux, chiroptères, et petits mammifères ne peuvent qu'augmenter.</p> </p>	<p>Concernant les alternatives au projet, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.</p> <p>Concernant les alternatives au projet, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.</p> <p>Si la mise en œuvre du projet permet bien un gain de temps (modeste) sur l'itinéraire de manière générale, ce n'est pas un objectif en soi du projet dont la principale justification est bien la réduction de l'accidentalité.</p>
--	---	--

<p>Côté de l'élargissement de la RN 19</p> <p>Nous ne percevons pas bien la raison pour laquelle l'élargissement de la voirie devrait se faire partout sur le côté nord. S'il s'agit de la protection des populations des nuisances du bruit il paraîtrait logique d'éloigner le plus possible la RN19 des habitations existantes : Un examen de la carte (4 cartes parcellaires dites 'planches 1 à 4' en fin de dossier) montre que</p> <ul style="list-style-type: none"> - A travers Brevilliers c'est effectivement du côté nord que le choix est justifié. - Mais la population d'Argiésans est défavorisée par ce choix. En effet pour eux c'est la double peine : la RN 19 est sur un remblai déjà très haut (jusqu'à 10 m de haut), mais malgré la présence du contournement il subsiste un important trafic résiduel traversant l'agglomération. Nous qui habitons depuis des générations (et nos ancêtres depuis des siècles) dans le centre du village, nous observons que la densité des passages de véhicules et camions n'a pas baissé depuis les deux dernières décennies où la déviation de la RN19 est en service. - C'est pourquoi <u>nous suggérons que l'élargissement se fasse au nord comme prévu dans la traversée de Brévilliers mais au sud dans la traversée de Argiésans/Banvillars.</u> <ul style="list-style-type: none"> - Nous connaissons moins bien la problématique pour Dorans et Botans, mais les commentateurs semblent aussi redouter le bruit pendant les travaux et pour l'avenir. De toutes façons il serait souhaitable que les palissades, panneaux ou murs anti-bruit soient installés/maintenus/ rétablis/renforcés le plus tôt possible, sinon ce seront des mois de souffrance pour le voisinage. - Autres motifs de contestation de l'implantation de l'élargissement de la voie dans le secteur de Banvillars sur le côté nord. - Si le choix paraît bien justifié dans le secteur de Brevilliers (proximité des habitations, facilité du terrassement), le choix du côté nord dans d'autres secteurs n'est pas vraiment expliqué sinon par une pirouette : Dans la pièce D du volume 1 (préalable à la DUP) il est écrit à la page 14 : en 4.2.2 : « L'élargissement seulement par le nord permet néanmoins de limiter sur la partie sud des déblais et remblais de la section existante. » On peut absolument retourner l'argument. - Dans le secteur de la 'planche 3/4' (Banvillars) il semble bien que c'est le côté sud qui provoque le moins de volume de terrassement . - La zone humide de ce secteur au pied du bois du Fahys, se trouve aval c'est-à-dire du côté nord. En remblayant du côté nord on réduit cette zone humide. Au contraire la zone humide repérée du côté sud n'est devenue humide que par suite de l'implantation du remblai de la RN19. C'est une zone qui n'était pas humide naturellement mais artificiellement. Il serait donc logique dans ce secteur d'élargir RN19 du côté sud. 	<p>Le lien entre le côté de l'élargissement et la subsistance d'un trafic résiduel important à Argiésans n'est pas évidente.</p> <p>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 :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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) ; • les raccordements à la route existante à 2 x 2 voies. <p>Les deux passages supérieurs constituent des points durs dans la géométrie du projet, car les ouvrages sont déjà dimensionnés pour une 2 x 2 voies. Le côté de l'élargissement, au nord, est donc déjà figé au niveau de ces deux ouvrages.</p> <p>De plus, les plate-formes relatives à l'élargissement coté nord sont déjà partiellement montées à l'est à partir de l'OA5 en direction de l'OA4, et à l'ouest et à l'ouest à partir de la bretelle de sortie pour Argiésans vers l'OA3.</p> <p>Le maître d'ouvrage maintient donc que l'élargissement par le Nord constitue un optimum technico-financier.</p> <p>Concernant les nuisances sonores, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.</p> <p>L'argument n'est pas réversible, car une partie des remblais nécessaires à l'élargissement coté Nord sont déjà en place.</p> <p>Si sur certains secteurs, l'élargissement par le sud semble engendrer moins de terrassement (non vérifié par le maître d'ouvrage), les règles de conception routière et les « points durs » que constituent les ouvrages d'art ne permettent pas de chercher sur chaque section de la RN19 le côté le plus rentable en terme de terrassement.</p> <p>Quelle que soit son origine, une zone humide caractérisée comme telle n'a pas moins de valeur qu'une autre. L'argument développé qui peut paraître logique au premier abord, ne sera pas recevable d'un point de vue environnemental.</p> <p>On rappelle que les zones humides situées au nord sont préservées</p> <p>En outre, l'élargissement coté nord permet également la réutilisation des bassins de traitement existants.</p> <p>Enfin, un élargissement par le sud nécessiterait probablement une prolongation des ouvrages hydrauliques de</p>
---	--

	<p>- SUGGESTION en forme de contre-proposition</p> <p>- On observe sur le trajet de Langres, Vesoul, Lure vers Montbéliard et ensuite sur Fougereais, Morvillars, Delle plusieurs sections de RN19 qui sont des routes à 2 x 1 voie avec des créneaux de dépassement (voir par exemple 1_DUP_Pièce D_Notice explicative page 4 § 1.1.2.1 section 5). Une commentatrice se plaint du ralentissement des poids lourds dans le sens vers Sévenans au niveau de la montée dans le Fahys. Un créneau de dépassement serait une bonne solution pour ce secteur sans impacter les cultures.</p> <p>Surface imperméabilisée Dans le « _SEV_3_DAE_PieceB_IOTA » page 51 (page 53 du fichier numérisé) il est écrit : « Le doublement de la RN19 augmente la surface imperméabilisée et va donc impacter la dynamique du bassin versant ...Concernant spécifiquement cet ouvrage ce sont environ 18900 m² supplémentaires de voirie qui seront à prendre en compte » ...</p> <p>Tandis que page 14 (page 16 du même fichier numérisé) le tableau 1.1.4.1 indique dans sa troisième colonne : « Surface nouvellement imperméabilisée : 5,77 ha » soit 57700 m². Que faut-il croire ? ou comprendre ? Que représentent ces chiffres ? Un petit calcul montre que sur 4800 m de longueur 18900 m² représentent une largeur supplémentaire de 4 m environ, tandis que 57700 m² représentent une largeur supplémentaire de 12 m.</p> <p>Devis des travaux Le citoyen que je suis pouvait s'attendre à ce qu'un devis des travaux soit détaillé avec un 'métré' et une indication de coût unitaire ou forfaitaire des matériaux et main d'œuvre, comme fait tout « bon père de famille » ou un particulier quand il se lance dans une grande dépense. A l'heure où le déficit des collectivités et de l'Etat est reconnu comme préoccupant par de sévères mises en garde de la Cour des comptes, il nous paraît hasardeux de se lancer dans une dépense dont le devis est si imprécis. L'estimation est très succincte, trop succincte. Comme d'habitude dans les travaux planifiés par les autorités de l'Etat on peut s'attendre à une augmentation considérable de la dépense. Nous ne sommes pas résignés à ce type de comportement. Il serait bon que les personnes dirigeant les travaux s'engagent sur leurs deniers personnels au sujet des dépassements de la dépense constatés pour mener le projet à terme et dans les 'détails'.Mais ceci n'est pas possible puisque le devis n'est pas métré ni chiffré. Ceci compte pour les travaux de terrassement, voirie, goudronnage etc..., mais aussi les ouvrages d'art, les travaux sur les modifications des circuits des eaux de surface, dispositifs d'épuration proprement dits, mais aussi pour le coût des travaux de plantations, grillages et de compensations sur les travaux publics, ainsi que les mises en œuvre des opérations de compensation.</p> <p>DEUXIEME PARTIE : DEFENSE DE MON INTERÊT PERSONNEL Je me place maintenant dans la perspective de la défense de mes intérêts propres et dans l'hypothèse où les travaux se déroulent sans modification du projet.</p> <p>Des conventions administrations/propriétaires + exploitants qui restent dans LE FLOU</p> <p>(a) Page 337/337 du « SEV_3_DAE_PieceC_1_DDEP » il est écrit : « Perennité Cette dimension n'est pas intégrée dans notre approche, mais il s'agit d'un pré-requis à la compensation et à l'application de notre méthode. De ce fait, toutes les mesures proposées sont réalisées sur des sites acquis foncièrement ou faisant l'objet d'une Obligation Réelle Environnementale ». Si je comprends bien cette phrase, la négociation entre l'administration et le propriétaire consiste</p>	<p>rétablissement des deux cours interceptant le projet, augmentant ainsi l'impact environnemental des travaux.</p> <p>Concernant les alternatives au projet, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.</p> <p>L'extrait mentionné précise bien que ce chiffre concerne spécifiquement un ouvrage hydraulique et non toute la section. Ce chiffre de 18 900 m² de surface imperméabilisée supplémentaire, correspond à la surface imperméabilisée supplémentaire dont les eaux de ruissellement auront in fine comme exutoire l'affluent de la Douce Est et qui transiteront par l'ouvrage hydraulique permettant le rétablissement de ce cours d'eau sous la RN19.</p> <p>La surface de 5,77 ha correspond, quant à elle, à la surface imperméabilisée totale créée par le passage à 2 x 2 voies.</p> <p>Le maître d'ouvrage confirme qu'une estimation précise du projet existe, basé sur un avant-métré de niveau PROJET. Toutes les sujétions citées par le contributeur ont été prises en compte.</p> <p>Concernant les acquisitions foncières et les mesures compensatoires, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.</p>
--	---	--

<p>à choisir entre deux options :</p> <p>soit le propriétaire vend à l'Etat la parcelle (ou une partie de la parcelle) en totale propriété, soit le propriétaire conserve son bien sans en avoir la jouissance pendant 15 ans. Lors d'un entretien avec Mr Lambert, chef de projet en présence de sa collègue, ce dernier nous avait laissé entendre que après les 15 ans de compensation (nécessaires pour que la flore et la faune réinvestissent les talus nouveaux et bermes nouvelles de la route élargie) le propriétaire devenait libre de cultiver la parcelle selon ses souhaits d'agriculteur, par exemple à la façon actuelle (avant les travaux et l'expropriation temporaire). Ce n'est pas exactement ce que sous-entend la notion de pérennité et « l'Obligation Réelle Environnementale ». Cette obligation <u>doit être précisée d'une façon contractuelle dans un texte qui détaille les actions autorisées et celles interdites</u> au bout des 15 ans, sinon il n'y a pas de discussion possible.</p> <p>On rejoint là l'évocation d'une convention ou d'un conventionnement ainsi qu'il apparaît en « <u>_SEV_2_EI_PieceB - Etude d'impact_compressed</u> » page 237 « <u>_SEV_3_DAE_PieceC_1_DDEP</u> » pages 202, 204, 206, 215,216, et 231.</p> <p>(b) Page 243 /337 apparaît la notion de haies 'multistrates', que je crois comprendre mais qui nécessite des éclaircissements. Les haies ainsi mises en place devront-elles être conservées <i>ad vitam aeternam</i> ? et dans la période intermédiaire de 15 ans à qui incombera l'entretien et la taille de ces haies ? Dans le dossier n'apparaît hélas aucun exemple de formulaire ou modèle de conventionnement.</p> <p>(c) Un aspect de la compensation qui reste imprécis est l'obligation de la fauche du terrain. Pas sûr qu'on trouve des agriculteurs désireux de faucher <u>avec obligation de ramasser</u> l'herbe, le foin coupés . Pas facile les années pluvieuses de satisfaire cette demande. Est-ce qu'on peut se contenter de regrouper les andains pour réduire la surface occupée par ces coupes d'herbe ; et possibilité -dans ces conditions- d'abandonner le produit de la fauche sur le sol.</p> <p>(d) Ailleurs est évoquée l'idée de pâturage. Cette suggestion n'est pas réaliste. En effet les terrains sont beaucoup trop éloignés des habitations et des exploitations pour qu'on puisse laisser les troupeaux sans surveillance. Trop de risque de vol du bétail. !</p> <p>Rappel Historique : c'est toujours sur les mêmes que tombent les expropriations Nous (la famille Lhôte qui est fortement impactée par l'élargissement côté nord) estimons « avoir déjà donné ». En effet je suis concernée par l'espace compris entre la route Banvillars à Argiésans à l'ouest et le bois du Fahys (ou Fays) à l'est (secteur qui s'arrête sur un ruisseau issu de Brévilliers contre le lieu- dit « Sous le Fahys » au plan cadastral numérisé). Je rappelle que c'est un espace où le patrimoine de la famille Lhôte (mes parents) a été sévèrement entamé lors de la création de la voie actuelle RN19. L'emprise actuelle de RN 19 entre ZB 146 et ZB144 (Champ du Marais) nous appartenait soit 82 ares exproprié ; L'espace situé au sud de la parcelle ZB 153 (Prés La Rose) nous appartenait également soit 75 ares expropriés : De plus les « Planches Saint Pères » furent amputés de 2 ares 70 ca. Total 1 ha 60 ares expropriés, rien que dans ce secteur.</p> <p>A l'ouest de la voie ferrée sur Banvillars entre la voie ferrée et les parcelles ZA222, ZA233 et ZA216 nos terres ont été amputées également sévèrement au « champ Belot » de 1 ha 93 ares. Sur Argiésans « La Glavière, la parcelle ZC312 a déjà été amputée de 58 ares.</p> <p>Total des expropriations passées pour la création de la déviation de la RN19 : 4 ha 11 a. Le projet actuel nous exproprie au nord de la voie de nouveau de plusieurs hectares. Enfin le projet actuel nous prive temporairement de cultures sur une période de 15 ans. <u>Nous souhaitons que les compensations se fassent sur d'autres terrains que ceux qui nous restent.</u></p> <p>A la liste de ces expropriations je rappelle qu'il convient d'ajouter des expropriations importantes, déjà subies dans un passé récent par la famille, sur Bavilliers pour la création de la zone industrielle.</p> <p>Chemins d'accès aux parcelles . Aucune mention explicite n'est faite au dossier des chemins longeant la RN 19 donnant accès aux parcelles impactées par le projet. Un inventaire doit être fait ; inventaire des chemins de</p>	<p>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.</p> <p>Les haies mises en place dans le cadre des mesures compensatoires CHEN_001, EVET_001, BANV_001, BANV_002, BANV_004, sont mises en place pour une durée de 15 ans. In fine, le porteur du projet reste responsable du suivi de ses mesures compensatoires, donc de leur entretien. Cela n'empêche pas de prévoir cet entretien dans le cadre d'une contractualisation avec l'exploitant ou le propriétaire, si accord entre les parties.</p> <p>Ce point pourra être discuté avec les services instructeurs lors de la validation du plan de gestion des mesures compensatoires.</p> <p>Ce point pourra être discuté avec les services instructeurs lors de la validation du plan de gestion des mesures compensatoires.</p> <p>Pas de commentaire du maître d'ouvrage.</p> <p>Tous les chemins d'accès existants sont maintenus dans le cadre du projet.</p>
--	--

<p>desserte tels qu'ils existent actuellement ; il faut dire s'ils appartiennent au domaine de l'état ou aux communes. Il nous faut reconnaître que les chemins sont dessinés sur les plans parcellaires en fin de dossier (4 planches dans le dossier), qui montrent la situation présente : Mais nous demandons que ces chemins soient énumérés dans une liste (par exemple en prenant comme repères tous les 50 mètres les coordonnées géographiques du milieu du chemin et sa largeur. De plus nous demandons que des copies des plans sur papier soient déposés dans les mairies des communes concernées, aux archives départementales et que des extraits des planches pour toutes les parcelles concernées soient fournies aux propriétaires des dites parcelles. Ces extraits devront être imprimés sur papier à l'échelle du 1/500è. avec la liste et la surface, les positions largeur, parcellaire. A la différence de ce qu'on trouve dans les plans cadastraux traditionnels, la route RN19 et les chemins qui la longent ne sont pas tous dessinés au cadastre numérisé, ni différenciés de sorte qu'on ne peut pas désigner précisément ces chemins secondaires ; on ne voit pas si les chemins seront déplacés et après déplacement où ils seront rétablis. Ils doivent être empierrés (aucune garantie n'est donnée) dans de bonnes conditions de stabilité et de roulement. Des délais pour ces travaux annexes doivent être donnés afin qu'il n'y ait pas de rupture dans l'activité agricole.</p> <p>Le dossier est aussi très discret sur les chemins qui pourraient être utilisés par les promeneurs, les randonneurs, les touristes , les cavaliers et même les cyclistes. Une foule d'anciens chemins sont déjà coupés par la RN19 qui s'apparente à une autoroute, mais dans ce dossier il y a peu de souci pour les modes doux, ce qui éloigne vraiment le public du contact avec la nature et le contraint à utiliser la voiture de plus en plus. Paradoxe d'une époque, où l'on n'a jamais parlé davantage de l'écologie ! Elle n'est pourtant pas si lointaine l'époque où les habitants d'Héricourt et des villages se rendaient encore à Belfort en vélo.</p> <p>Durée de la Compensation : .Dans l'avis du CNPN il est prévu d'accroître la <u>durée de compensation</u> de 15 ans à 50 ans Ailleurs le pétitionnaire explique que la compensation pourrait s'opérer sur 10 ans (durée suffisante en général pour la croissance de la végétation sur les nouveaux talus), mais qu'il a choisi 15 ans pour faire face à des aléas dans la croissance des végétaux semés ou plantés (haies) dans ces surfaces de compensation. Les aléas sont les retards de croissance dus au réchauffement climatique (étés secs avec un déficit de pluie). Demander cinquante ans, c'est—à-dire environ deux générations d'exploitants, c'est faire peu confiance à l'esprit de responsabilité des propriétaires et/ou des exploitants. ! Et faire disparaître tout désir de remettre en culture 'intensive' ces parcelles Bref c'est une perte définitive de terre labourable. Je demande fermement que la période de compensation soit limitée à 15 ans.</p> <p>Contre-propositions : Autres localisations proposées pour la compensation. (modification de la localisation de la compensation)_</p> <p>(1) J'observe que vous avez trouvé des terrains de compensation pour les travaux en projet à Evette-Salbert à 7 km de Banvillars ; et un terrain à Evette-le Salbert à 8 km environ à vol d'oiseau de vos chantiers.. (« moins de 10 km » dans votre texte par exemple dans « RN19_HCT_SEV_3_DAE_PieceC_1_DDEP paragraphe CHEN_001)</p> <p>(2) Il est donc possible d'envisager des lieux de compensation assez éloignés des lieux des travaux. Evidemment les oiseaux volent et peuvent se poser ailleurs ce que les plantes et petits animaux ne peuvent faire. Mais il est vrai aussi que la zone humide qui est à cheval sur Banvillars et Argiésans peut être hospitalière pour une foule de plantes et animaux dérangés des talus du remblai de RN19 . Aussi permettez-moi de faire des contre-propositions. Voici la première : J'attire votre attention sur l'existence au nord de la commune de Banvillars, limite Brevilliers d'une ancienne carrière ,qui a servi aussi de décharge de matériaux inertes ; cet espace est centré autour d'un point de coordonnées géographiques 47° 35' 38" N, 6° 47' 43" 47° 35' 38" N, 6° 47' 43" E Cette carrière/décharge a été longtemps désaffectée et est devenue une zone déserte avec le roc à nu en maints endroits ; le lieu paraît inhospitalier comme pouvaient l'être certains</p>	<p>Tous les rétablissements de communications existants sont maintenus dans le cadre du projet. Concernant la piste cyclable, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.</p> <p>La durée des mesures compensatoire proposées par le maître d'ouvrage est effectivement de 15 ans (30 ans pour la compensation des zones boisées) In fine, la durée des compensations sera prescrite par l'autorité préfectorale qui est l'autorité compétente pour délivrer l'autorisation environnementale du projet.</p> <p>Concernant les acquisitions foncières et les mesures compensatoires, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.</p> <p>Les sites de compensation proposés ont été jugés pertinents par la commission CNPN et permettent de répondre à la dette compensatoire. 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 contrepropositions, 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 notamment au CNPN. Ce travail pourra être mené en parallèle de procédure en cours, mais sans garantie qu'il puisse se concrétiser.</p>
--	---

espaces découverts après la dernière glaciation avec des flaques d'eau stagnante par endroits. Il semblerait que cet espace soit en partie réactivé comme dépôt de matériaux inertes. . . Cette zone pourrait être réhabilitée et rendue à la nature végétale et animale par un apport de terre végétale au moins localement. Sur Banvillars le lieu- est dit « la cote de Froy », toponyme mentionné sur la carte IGN ; au cadastre parcelle ZA 158 elle-même divisée en plusieurs parties a, b, c, d, e, f, total 7 ha 80 ares environ. (Mais tout n'est pas en carrière/dépôt il me semble). Sur Brevilliers cette 'carrière/dépôt' se poursuit peut-être sur la parcelle ZA 1 de 3 ha 60 ares. (voir sur place, nous ne connaissons pas bien le côté Brevilliers). Il y a de toutes façons de quoi faire une belle compensation sans attendre et sans entamer des terres actuellement cultivées. Distance de ce terrain au 'pré la Rose' : environ 2,5 km

(3) **Voici maintenant une deuxième contre-proposition** Je possède sur Chalonvillars (Haute-Saône) une parcelle ZA 20 lieu-dit « les Champs de Rosevaux » de 43 ares environ qui est en nature de pré fauché. Pour ce projet, je propose de mettre à disposition du maître d'ouvrage cette parcelle tout en restant propriétaire de la parcelle et pour la plantation des haies sur deux côtés (à débattre) ; parcelle en forme de rectangle allongé : longueur 240 à 250 m ; largeur 16 m environ . Ce lieu permettrait d'implanter deux haies parallèles (écartées des limites donc sans gêner les parcelles du voisinage et sans nécessité d'élaguer les arbres et arbustes dans un délai rapproché. . Sur deux rangs environ 480 m de haies assurant une belle contribution à la "trame verte" pourraient être implantés. (il existe sur Buc à quelques dizaines de mètres une zone récemment transformée en réserve de chasse et plantée de végétaux et buissons divers) Distance de mon terrain de Chalonvillars au terrain de Banvillars: environ 4200 m. Je signale qu'il y a peu d'années à quelques pas de mon terrain existait une haie longeant l'ancien chemin de Buc à Chalonvillars et la parcelle 0B 159 du lieu-dit « En Bertemont ». Cette haie a été rasée, coupée complètement. Tous les agriculteurs du Territoire ne partagent pas votre préoccupation (qui est aussi la nôtre) pour créer des refuges pour les animaux sauvages !!!

(4) **Les parcelles Banvillars ZA205 et ZA204** pourraient participer à la compensation.

. TROISIEME PARTIE DEMANDES D'ECLAICISSEMENT, SUGGESTIONS

Suggestion pour plus de précision dans l'information donnée. On reste trop souvent dans le flou..

A l'époque où les cartes IGN mais aussi cadastre.gouv Google Earth et le GPS permettent de connaître avec précision les coordonnées géographiques des lieux concernés, je regrette que cette information ne soit pas systématiquement adjointes aux photos des espaces naturels. Ainsi dans le « SEV_2_EI_PieceB - Etude d'impact_compressed » paragraphe 3.6 Milieu naturel », des photos représentent des emplacements que même les personnes familières de ces lieux reconnaissent difficilement.

Il paraît excessif ou emphatique de parler de « La grande culture » sur les communes concernées alors que les parcelles dépassant 1 ou 2 hectares sont rares. (photo 53 page 242, paragraphe 2.5.7.10 Mesures compensatoires). Les grandes cultures se trouvent en Beauce en Brie dans la plaine de la Saône vers Dijon...

Demande d'éclaircissement

Il est mentionné « _SEV_2_EI_PieceB - Etude d'impact_compressed » page 256, que :
« La surface agricole concernée par le projet est estimée à 2.39 ha de surfaces déclarées dans le cadre de la PAC (politique agricole commune), représentant environ 0.3 % de la SAU des communes impactées par le tracé ».Le chiffre de 2,39 ha paraît sous-estimé, en regard de la surface agricole réelle des parcelles impactées par le projet (qu'elles soient dans la PAC ou non). D'après nos discussions avec les exploitants nous trouvons que les terres déclarées PAC sont au moins environ 5,7 ha.

Le maître d'ouvrage prend note de la suggestion.

La surface agricole dite impactée par le projet ne concerne que les parcelles qui perdent leur vocation agricole à la suite des travaux, soit les parcelles directement impactées par l'infrastructure.

<p>Suggestion Page 257 fig. 87, on voit la photo satellitaire d'une parcelle « non déclarée à la PAC ». Un examen attentif montre qu'il s'agit des parcelles Banvillars ZA 205 et ZA 204. Ces parcelles pourraient servir de zone de transition pour faire basculer l'assiette de l'élargissement du côté nord vers le côté sud de la RN 19, En effet on se trouve ici assez près des premières maisons d'Argiésans, alors qu'on est loin des maisons de Banvillars.</p> <p>Perspectives à moyen terme et long terme Il nous a été dit (oralement) que à l'issue des 15 années de compensation les exploitants recouvreraient la liberté de cultiver les terres confisquées à leurs propriétaires. Il aurait été un encouragement de noter tout ça par écrit dans le dossier, que le maître d'œuvre s'engageât sur les points suivants :</p> <p>Indemnisations des propriétaires et des exploitants. Il est demandé aux propriétaires de confirmer leur propriété. Si cela peut changer dans quelques rares cas (par suite des mutations passées non enregistrées) ce ne devrait pas être le souci principal du maître d'œuvre ! Dans cet énorme dossier de plus de mille pages (!) avec une foule de répétitions (le copié/collé) d'une énorme quantité de pages on ne peut que regretter l'absence d'un chapitre ou volume consacré à l'indemnisation des propriétaires. et des exploitants. Pas de barème explicite des indemnités. Pas de modèle des contrats de conventionnement à souscrire entre l'administration (Etat) et le propriétaire. Le propriétaire est seulement puni en l'absence de réponse au questionnaire, dont la réponse est connue du fisc !. Pas de règle de la réévaluation des indemnités en cas d'inflation. Voilà un dossier de mille pages truffé de coefficients de toutes sortes pour évaluer le dommage subi par la faune. L'espèce humaine « propriétaire exploitant » est l'espèce animale la moins bien protégée !.</p> <p>Création des haies imposées ; Il n'est pas écrit qui va réaliser le travail, fournir le matériel, payer la main d'œuvre : le propriétaire, l'exploitant, le M.O.A. ou l'Etat ?</p> <p>Transformation des terrains cultivés en prairies ou prés. Il n'est pas écrit qui va réaliser cette transformation, ni selon quel financement (cf alinéa précédent)</p> <p>Manque d'explication sur la notion de délaissés Dans « RN19_HCT_SEV_3_DAE_PieceC_1_DDEP » on lit page 230 sur 337 et concernant BANV 3 : « Des zones de délaissés seront créées sur la parcelle ZB32 pour favoriser la mosaïque paysagère représentant 0,54 ha. Ces délaissés seront initiés par la plantation d'arbustes et d'arbres puis entretenus selon le même processus que les haies » De même on lit à la page 226 sur 337 et concernant BANV-2 « Des zones de délaissés seront créées sur la parcelle ZB32 pour favoriser la mosaïque paysagère représentant 0,24 ha. Ces délaissés seront initiés par la plantation d'arbustes et d'arbres puis entretenus selon le même processus que les haies ». L'examen des dessins en couleur des pages 231 (BANV-3) et 227 (BANV-2) ne montre pas ce que les auteurs considèrent comme les délaissés. Faut-il identifier ces délaissés comme les milieux semi-ouverts de la légende accompagnant ces dessins ? Dans ce cas le numéro de parcelle (ZB32) mentionné dans BANV-3 n'est pas correct.</p> <p>POINTS de DESACCORD Dans « SEV_2_EI_PieceB - Etude d'impact_compressed » paragraphe 5.2.8 page 255 Il est écrit : : « Mesure MR10 - Acquisitions et indemnités Peu de terrains privés se situent sur l'emprise du projet, le parcellaire était <u>majoritairement lié au domaine public</u>. Plus de détails au</p>	<p>La question de l'élargissement a fait l'objet d'une réponse du maître d'ouvrage ci-avant.</p> <p>S'il y a contractualisation entre le maître d'ouvrage et l'exploitant/propriétaire, cette disposition sera explicitement mentionnée.</p> <p>Concernant les acquisitions foncières, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.</p> <p>Concernant les mesures compensatoires, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.</p> <p>Concernant les mesures compensatoires, nous renvoyons à notre réponse thématique sur le sujet.</p> <p>Effectivement, il y a une coquille sur le numéro de la parcelle ZB32. Il faut lire ZB 139, et ZB 160.</p> <p>Quand le dossier affirme que peu de terrains privés se situent dans l'emprise du projet, il faut comprendre que l'on parle des terrains concernés par l'emprise de l'infrastructure, hors emprises provisoires en phase chantier et hors mesures compensatoires.</p>
---	---

§5.2.10.5 Activités économiques (industrie, commerce et agriculture) suivant. 5.2.10.4 Aménagements du territoire et urban. ». C'est jouer sur les mots., car on sait bien que la RN19 actuelle appartient au domaine public depuis plus de 20 ans . L'emprise supplémentaire générée par l'élargissement est autrement répartie. C'est bien le domaine privé qui fournit l'essentiel de l'assiette de l'élargissement. En effet le supplément d'emprise se calcule facilement à partir de « l'enquête parcellaire liée au projet » . On note 4 contributeurs publics (hors ETAT) à savoir le département de la Hte Saône et 3 communes du territoire pour 11,98 ares et 33 propriétaires privés de la Hte Saône et du Territoire pour 49 parcelles et pour une emprise totale de 13 ha 70 ares 30 ca. Ce calcul montre que

l'affirmation « Peu de terrains privés se situent sur l'emprise du projet » est une contre-vérité manifeste.

CRITIQUE

A propos de la 'légende' des photos

Pour de nombreuses photos, il n'est pas dit précisément où elles se trouvent sur le terrain. Les coordonnées géographiques fournies par GPS seraient bien utiles pour se retrouver. Pour certaines photos que je n'ai pas reconnues, je me demande même si elles ont été prises sur place à côté de la RN19 ou comme référence d'un 'crédit-photo' pour illustrer le propos.

QUATRIEME PARTIE : Elevons le débat

Beaucoup de commentateurs dont les avis sont publiés sur internet se réjouissent à l'idée que le trajet de Héricourt à Sévenans passe à 2 x 2 voies. Pour les ¾ d'entre eux c'est leur seul souci. Ces usagers se font des illusions sur l'amélioration de la vitesse et la diminution des « bouchons » qui suivront cet élargissement.. Etant moi-même un usager fréquent (mais non quotidien) de cette portion de la RN 19 (et dans les deux sens) j'observe que les sorties, bretelles , diffuseurs d'autoroute obligent à un ralentissement considérable de la vitesse, même en dehors des « heures de pointe ». Au risque de décevoir ces utilisateurs pressés on peut énoncer quelques vérités :

-C'est sûr que la signalisation au sol est insuffisante surtout la nuit. Une vigilance s'impose. Mais la signalisation au-dessus de la chaussée est aussi problématique.

-Toute amélioration de la chaussée va automatiquement provoquer un appel d'un trafic supplémentaire sur le trajet amélioré ; Pour prendre un exemple précis : autrefois la population d'Héricourt souhaitant se rendre à Montbéliard passait de préférence par la route de Bethoncourt (12 km) environ. Maintenant l'autoroute A36 aspire ce trafic même si le trajet est plus long.(20 km).

Le développement constant du trafic automobile pose problème. Autrefois les grandes sociétés industrielles organisaient des **transports collectifs gratuits par autocars** pour amener leurs ouvriers au travail et les ramener chez eux le soir. C'était une œuvre d'utilité publique. Les travailleurs du 21è siècle n'ont pas encore pris en compte suffisamment l'intérêt **du covoiturage**. Les municipalités pas davantage **pour créer des parkings pour rassembler les véhicules de ceux qui se prêtent au covoiturage** dans des emplacements où des transports collectifs pourraient recueillir ces volontaires pour soulager le trafic VL.. .

-Les comptages de véhicules matin et soir montrent qu'une partie importante du trafic est constituée de travailleurs venant de La Hte Saône pour travailler vers Montbéliard ou même la Suisse. Dommage que « l'aménagement du territoire » ait délaissé la Hte Saône (qui reste sous-développée en comparaison de son potentiel ! Les activités industrielles ne cessent de se concentrer autour de Montbéliard et des 'métropoles'. Nous connaissons personnellement deux ouvriers de Luxeuil, qui font tous les jours un aller-retour de 2 x 80 km pour travailler. Ce n'est pas normal ! Jusqu'au milieu du 20è siècle la Haute-Saône possédait une activité métallurgique importante, qui a presque disparu de beaucoup de villes et villages. .

Le maître d'ouvrage prend note de la suggestion.

Pas de commentaires.

<p>Veillez agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, mes salutations distinguées..</p> <p>Geneviève THEOBALD, née LHOTE.</p> <p>NOTES</p> <p>Note 1 : Exemple vécu des conséquences d'un accident sur une route à 2 x 3 voies. La largeur des autoroutes munies de bandes d'arrêt d'urgence ne diminue pas le risque d'engorgement du trafic comme conséquence d'un accident. Je me suis trouvée personnellement prise dans un embouteillage sur l'autoroute A 10 à 40 km au sud de Paris. Dans cette zone l'autoroute A 10 est à 2 x 3 voies. Un nombre considérable de voitures se sont trouvées bloquées derrière un accident qui consistait en un semi-remorque renversé, mis en travers de la chaussée. Cet embouteillage a duré 3 heures (trois heures !).</p> <p>Note 2 : Pour diminuer le risque de chocs avec les animaux il est envisagé d'augmenter le bruit avec un revêtement spécial servant à avertir les animaux courant ou volant . N'est-ce pas aux dépens de la population humaine, qui vit alentour, des conducteurs et usagers automobilistes, mais aussi des animaux qui répugnent à vivre à proximité du bruit. ?</p> <p>Note 3 :L'analyse de la fréquentation de RN19 montre que la majorité des usagers sont des habitants de la Haute-Saône qui se rendent au travail dans le bassin d'emploi de Montbéliard. Ces véhicules après avoir quitté une RN 19 où l'on roulerait à 110 km/h vont se retrouver dans des rues d'agglomération où l'on roulerait à 50 km /h dans le meilleur des cas, voire 30 km/h avec des chicanes et ralentisseurs comme cela arrive de plus en plus souvent en ville. Petit calcul : Cinq km à 50 km/h prennent 6 mn ; Cinq km à 30 km/h prennent 10 mn. Différence 4 mn. Question : est-ce que ça vaut vraiment la peine de gagner 1 mn sur une 2 x 2 voies pour perdre aussitôt après ce gain dans les inévitables ralentissements urbains ? Beaucoup d'autoroutes hors agglomérations en région parisienne, sont réduites à 80 km/h. D'autres régions industrielles ou commerciales très peuplées « souffrent » aussi de ces contraintes (Lorraine, Midi Pyrénées, PACA , Bordeaux). L'Etat n'est pas tenu de garantir aux automobilistes une circulation à 110 km/h sur la RN19, même si la double ligne rouge fait joli sur la carte Michelin !.</p> <p>Note 4 : Un argument pour le passage à 2 x 2 voies est la recherche d'une continuité sur le trajet d'Epinal, Luxeuil et Lure d'une part vers Belfort, Montbéliard, Mulhouse, Delle et la Suisse etc... d'autre part. On nous donne pour nous convaincre des numéros européens de voies de grande circulation internationale. J'observe à 100 km de Montbéliard que en Suisse pays réputé pour son perfectionnisme autoroutier la continuité autoroutière du Locle à Genève est coupée en plein milieu de Neuchâtel par un passage obligé en pleine ville, où la vitesse est limitée à 50 km/h sur plus de 4 km et de plus dans un tunnel de 5 km à double sens et sans autre séparation centrale qu'une double ligne peinte au sol. Sur ce trajet dense entre la Chaux de Fonds et Neuchâtel la vitesse est presque toujours limitée à 80 Km/h.</p> <p>Note 5 : Il est avéré que le rétrécissement des chaussées (par exemple une seule voie dans un sens avec barrière à gauche de cette voie) provoque un réflexe de ralentissement chez le conducteur.</p> <p>Note 6 : Bancariser ! dans l'avis du SAGE Allan il est fait usage des termes 'bancariser' et 'bancarisation'. Si c'est mots peuvent paraître clairs à son auteur, ils apparaissent probablement obscurs à la majorité du public. Pas sûr que ces mots soient employés ici à bon escient./</p> <p style="text-align: center;">ADDENDA</p> <p>ERREURS ou « COQUILLES »</p> <p>Dans « SEV_2_EI_PieceB - Etude d'impact_compressed » paragraphe 5.2.7.10 page 244.</p>	<p>Le maître d'ouvrage a fait savoir au service instructeur qu'il n'est pas favorable à la mise en place de cette mesure suggérée dans l'avis du CNPN.</p> <p>Si la mise en œuvre du projet permet bien un gain de temps (modeste) sur l'itinéraire, ce n'est pas un objectif en soi du projet dont la principale justification est bien la réduction de l'accidentalité.</p> <p>Sauf erreur de notre part, l'autoroute suisse A20 passant à Neuchâtel n'est pas une route européenne.</p> <p>Pas de commentaires.</p>
--	---

Lire BANV 2 au lieu de BANV 3

Dans « SEV-etat parcellaire » rubrique 20 : le lieu dit (**manque**)

Dans « SEV-etat parcellaire » rubrique 23 (Gauchet etc...) Lire **COLLINET au lieu de CONET**

Dans Vol 2, Pièce B, Etude d'impact , page 3, l'Etang des Forges est nommé d'une façon erronée Etang des Forces.

Dans l'avis du Comité National de la Protection de la Nature

A propos de l'avis du CNPN que je partage en beaucoup de points, je voudrais faire observer que un lieu-dit traversé par le remblai de Banvillars est le « Champ du Marais » et non le « Champ de Mars » Erreur de transcription au cadastre du nom historique de ce lieu. . Pourquoi le toponyme « champ du marais » ? parce qu'il s'agit d'un champ c'est-à-dire d'une terre labourable et cultivable situé à côté d'un marais (et non pas dans le marais) Le marais est situé plus bas ,Au contraire le « pré la Rose » a été de tous temps un pré de fauche depuis des siècles à cause de sa proximité avec un ruisseau issu de Brévilliers qui génère une zone humide repérée à cet endroit .

Erreurs de rédaction ou de copie

Dans le « _SEV_3_DAE_PieceC_1_DDEP » page 18/337 un tableau indique

« Mollusques : Aucune espèce d'insecte n'est concernée par la demande de dérogation »

Et plus loin de même

« Faune piscicole : Aucune espèce d'insecte n'est concernée par la demande de dérogation »