

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

ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

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

28 février 2024 – 9 avril 2024

PROCES VERBAL DE SYNTHESE

11 avril 2024



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

La commission d'enquête invite les responsables du projet à produire un mémoire en réponse aux observations et questions recueillies au cours de l'enquête.

OBJET DE L'ENQUETE

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

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

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

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

Parallèlement, le projet implique la réalisation de travaux et une emprise sur le domaine privé nécessitant des acquisitions foncières, ce qui requiert préalablement à sa mise en œuvre une procédure de Déclaration d'Utilité Publique afin de pouvoir procéder si nécessaire à des expropriations. Le Code de l'Expropriation prévoit en effet que l'expropriation ne peut être prononcée que si elle répond à une utilité publique préalablement et formellement constatée à la suite d'une enquête publique, et s'il a été procédé, contradictoirement, à la détermination des parcelles à exproprier. En conséquence, l'Enquête Parcelaire inscrite dans le cadre de cette enquête a pour objet de localiser les emprises foncières concernées par le projet en identifiant les propriétaires ou les ayants droits. En cas d'expropriation, la procédure donnera lieu à une juste et préalable indemnité pour cause d'utilité publique.

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

CADRE JURIDIQUE

Le présent procès-verbal de synthèse est établi :

- au vu de l'arrêté inter-préfectoral n° 90-2024-01-29-00011 en date du 29 janvier 2024 de MM. les préfets de la Haute Saône et du Territoire de Belfort, qui organise du 28 février 2024 à 9h00 jusqu'au 02 avril 2024 à 18h00, soit pendant 35 jours, une enquête publique unique préalable à l'autorisation environnementale et à la déclaration d'utilité publique avec enquête parcelaire pour les travaux d'élargissement à 2 x 2 voies de la RN19 entre Héricourt et l'échangeur de

Sevenans (90) sur les communes de Brevilliers (70), Argiésans (90), Banvillars (90), Botans (90) et Dorans (90) ;

- au vu de l'arrêté inter-préfectoral n° 90-2024-03-21-00004 prescrivant, à la demande du président de la commission d'enquête, la prolongation de l'enquête publique unique jusqu'au 09 avril 2024 à 11h00 en raison de dysfonctionnements - liés à des circonstances extérieures à la préfecture – susceptibles d'avoir affecté la remontée des observations émises par le public via le site internet des services de l'Etat entre le 11 et le 14 mars 2024 ; la durée de l'enquête a ainsi été portée à 42 jours ;
- au vu de la décision n° E24000001/25 du 16 janvier 2024, Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Besançon constituant une commission d'enquête composée de trois membres et d'un suppléant.

COMPOSITION DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Le 16 janvier 2024, Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Besançon a désigné une commission d'enquête constituée comme suit :

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

DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE

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

- Arrêté inter-préfectoral prescrivant l'ouverture de l'enquête publique unique (8 pages)
- Avis d'enquête publique (3 pages)
- Avis des services
 - CLE du SAGE Allan (6 pages)
 - Conseil National de la Protection de la Nature (7 pages)
 - ARS (3 pages)
 - DRAC (4 pages)
 - Service Biodiversité, Eau et Patrimoine de la DREAL Bourgogne-Franche-Comté (1 page)
- Guide de lecture (11 pages)
- Volume 1 : Dossier préalable à la DPU
 - Pièce A : Objet de l'enquête – Informations juridiques et administratives (15 pages)
 - Pièce B : Plan de situation (5 pages)
 - Pièce C : Plan général des travaux (8 pages)
 - Pièce D : Notice explicative des caractéristiques des ouvrages les plus importants et appréciation sommaire des dépenses (35 pages)

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

L'arrêté de prolongation de l'enquête publique a été joint au dossier mis en ligne sur les deux sites internet de la préfecture de la Haute-Saône et de la préfecture du Territoire de Belfort.

CONSULTATION DU DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE

Le dossier d'enquête, en version papier ou sur support informatique, a été tenu à la disposition du public dans les mairies de Brevilliers (70), Argiésans (90), Banvillars (90), Botans (90) et Dorans (90) ainsi qu'à la préfecture du Territoire de Belfort, aux horaires habituels d'ouverture au public.

Le dossier d'enquête numérique a également été accessible du mercredi 28 février 2024 au mardi 09 avril 2024 sur le site de la préfecture de la Haute-Saône et celui de la préfecture du Territoire de Belfort aux adresses suivantes :

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

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

A la préfecture du Territoire de Belfort, un poste informatique pour la consultation du dossier a été mis à disposition du public aux horaires habituels d'ouverture au public pendant toute la durée de l'enquête.

L'enquête s'est déroulée durant 42 jours consécutifs du 28 février 2024 à 09h00 au 09 avril 2024 à 11h00.

RECUEIL DES OBSERVATIONS

Le public a pu formuler ses observations :

- sur les registres établis sur feuillets non mobiles, cotés et paraphés par le président ou un membre de la commission d'enquête, déposés dans chacune des mairies des communes concernées ainsi qu'à la préfecture du Territoire de Belfort ;
- par correspondance à la mairie de Banvillars, siège de l'enquête (1 rue d'Argiésans), à l'attention de M. le président de la commission d'enquête ;
- par dépôt électronique à l'adresse électronique suivante :

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

PERMANENCES

La commission d'enquête a tenu 13 permanences conformément aux dispositions des arrêtés inter-préfectoraux précédemment cités. Les permanences se sont déroulées dans les lieux d'enquête aux jours et dates indiqués dans le Tableau 1. Pour faire face à un éventuel afflux du public, il a été jugé opportun que deux membres de la commission assurent simultanément la première et la dernière permanence.

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

Tableau 1. Dates, horaires, lieux des permanences tenues par la commission d'enquête dans le cadre de l'enquête publique unique préalable à l'autorisation environnementale et à la déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire pour les travaux d'élargissement à 2 x 2 voies de la RN19 entre Héricourt et l'échangeur de Sevenans (90) sur les communes de Brevilliers (70), Argiésans (90), Banvillars (90), Botans (90) et Dorans (90).

MESURES DE PUBLICITE

Affichage sur site

L'affichage réglementaire sur le site a été assuré par des panneaux de dimension 420 mm x 594 mm (A2), implantés en 9 points situés le long de l'aménagement projeté (Figure 1).

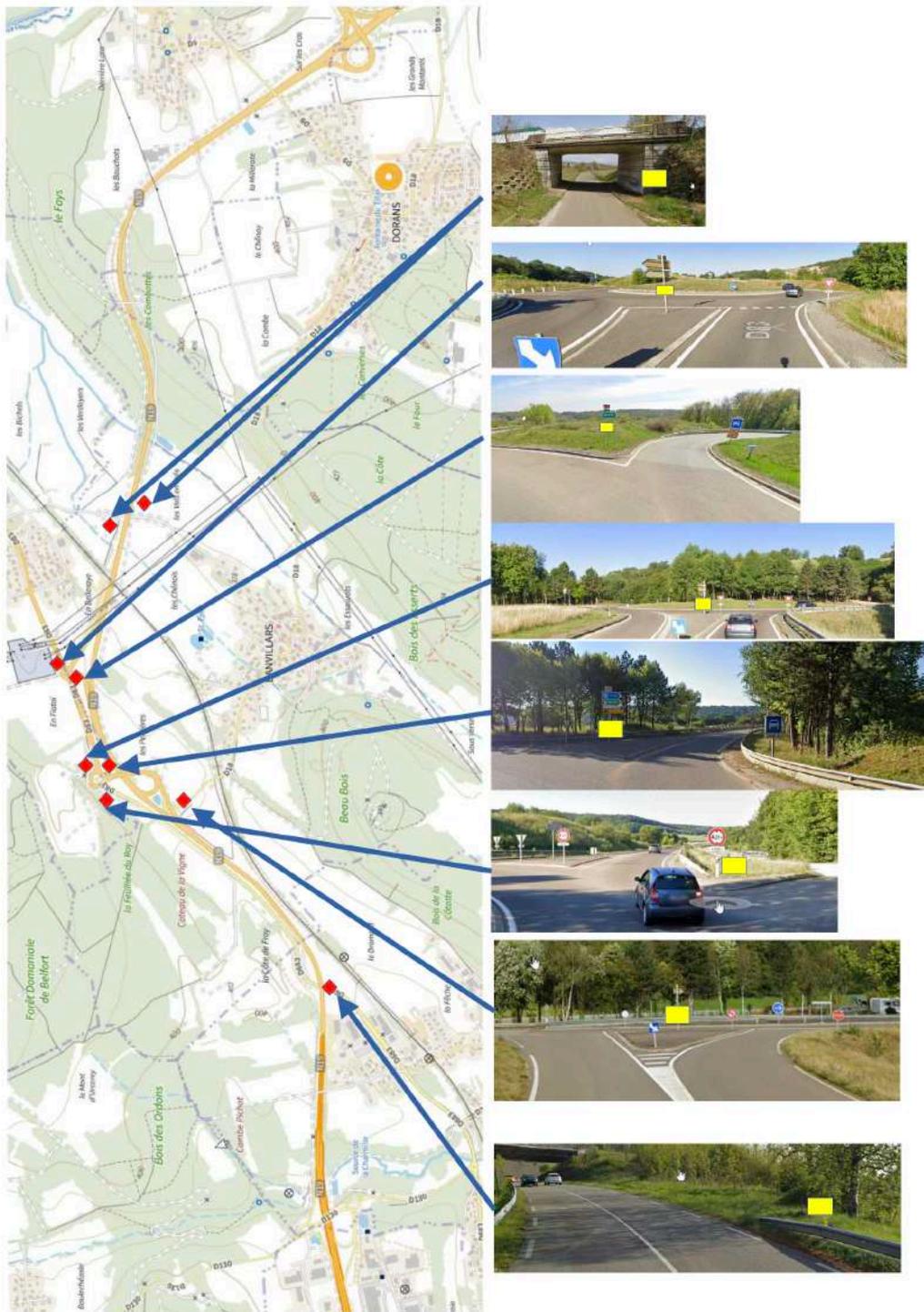


Figure 1. Publicité de l'enquête sous forme de panneaux de format A2 : localisation des points d'affichage (source DREAL BFC).



Figure 2. Avis d'enquête publique affichés sur site : à gauche, affiche réglementaire sur fond jaune au format A2 ; à droite, panneau complémentaire de grand format assurant une visibilité optimale depuis l'axe routier.

Deux panneaux complémentaires de 2 m x 2,5 m – un à chaque extrémité du tronçon concerné - ont été apposés de manière à être très visibles par les automobilistes empruntant l'axe routier (Figure 3).

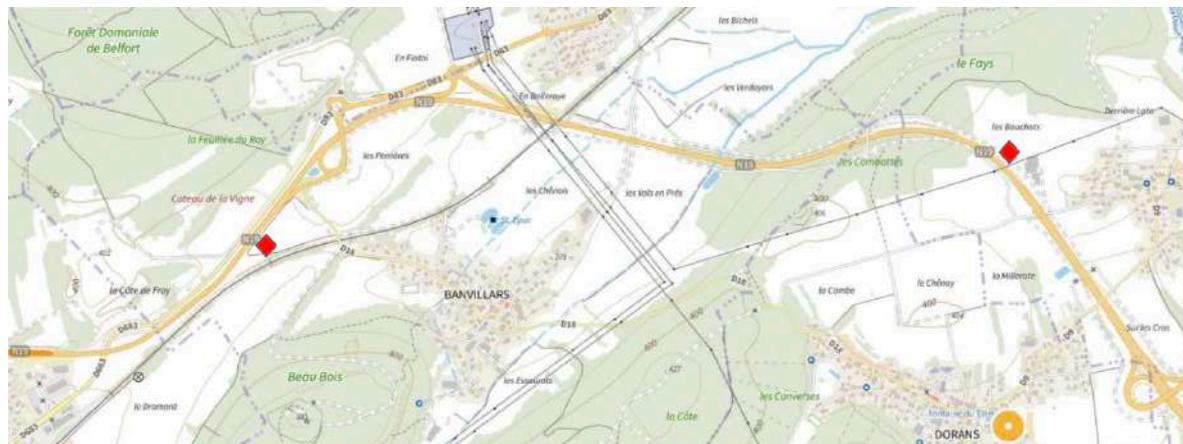


Figure 3. Publicité de l'enquête sous forme de panneaux grand format 2 m x 2,5 m : localisation des points d'affichage (source DREAL BFC)

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

Annonces légales

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

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

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

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

Affichage en mairie

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

Réunion publique

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

Prolongation de la durée de l'enquête

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

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

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

Formalités de clôture

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

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

CONCLUSION SUR LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

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

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

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

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

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Le registre dématérialisé comporte 110 observations référencées RN1 à RN110.

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

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

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

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

Ces observations sont consignées *in extenso* dans les pages ci-après.

ANALYSE THEMATIQUE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A contrario, les observations exprimant une opposition au projet considèrent le plus souvent que le gain de fluidité sera modeste et qu'il ne présentera *in fine* aucune pérennité. Plusieurs contributions mettent en avant que le développement d'infrastructures routières est anachronique et en désaccord avec les priorités environnementales exprimées actuellement. Trois contributions relèvent que le projet ne fait pas état d'alternatives à l'aménagement présenté. L'insuffisante prise en compte des impacts environnementaux du projet est soulignée dans 4 observations.

D'autres observations évoquent des nuisances susceptibles d'être engendrées par l'aménagement pendant le chantier et durant l'exploitation, notamment les nuisances sonores. Plusieurs contributions soulignent la nécessité de réaliser des protections phoniques adaptées dans différentes zones du projet.

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

OBSERVATIONS RECUEILLIES SUR LE REGISTRE NUMERIQUE

Le fichier transmis par les services de la Préfecture du Territoire de Belfort à l'issue de l'enquête publique est transcrit ci-après tel que réceptionné.

Prolongation de l'enquête publique unique préalable à l'autorisation environnementale et à la déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire pour les travaux d'élargissement à 2x2 voies de la RN 19 entre Héricourt et l'échangeur de Sévenans sur les communes de BREVILLIERS (70), ARGIESANS, BANVILLARS, BOTANS et DORANS (90)

du mercredi 28 février 2024 à 9 heures au mardi 9 avril 2024 à 11 heures

N°	Date	Auteur	Observations
1	28/02/24	Amélie ETIENNE	<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*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 invisible la nuit lorsqu'il pleut.</p> <p>Merci. »</p>
2	28/02/24	Audrey DALVAL	<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>
3	29/02/24	A. MAMOT PRETOT	<p>« Je suis une utilisatrice de cette portion pour me rendre de chez moi à mon emploi sur Etupes.</p> <p>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>

4	29/02/24	Xavier CHAMPION	<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 2x2 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.</p> <p>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>
5	29/02/24	Jonathan MUNINGER	<p>« Notre famille 3 personnes, qui empruntons cette route tous les jours sommes pour l'aménagement 2x2 entre Héricourt et trevenans.</p> <p>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>
6	01/03/24	William FRIANT	<p>« J'habite à NANCY.</p> <p>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</p>

			<p>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 limitée 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. »</p>
7	02/03/24	Hervé LABOISSIERE	<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. »</p>
8	02/03/24	Charlène HUGUENIN	<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. 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>

			<i>Je suis pour ces travaux pour le bien de tous. En restant à votre disposition »</i>
9	04/03/24	Alexandre FAUVIOT	<p><i>« 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 nécessité de passer la RN19 en 2x2 voies.</i></p> <p><i>Premièrement : Passer la RN19 en 2x2 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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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 parcours 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 1x1 voies, cela provoque</i></p>

			<p><i>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.</i></p> <p><i>Conclusion : Passer la RN19 en 2x2 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. »</i></p>
10	11/03/24	Boeglin	<p><i>« 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 2x2 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.</i></p> <p><i>Nous avons tenté d'analyser le dossier du projet de la mise en 2x 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...</i></p> <p><i>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 de l'économie.</i></p> <p><i>Les travaux vont durer de deux à trois ans, cela suppose bruit, poussiere, circulation d'engins, pollution, risques écologiques...</i></p> <p><i>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</i></p>

			<p>genre...</p> <p><i>Nous espérons que les risques liés à la présence des conduites de gaz et oléduct 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 !!!</i></p> <p><i>Nous espérons que nos observations seront au moins lues, mais elles ne changeront malheureusement absolument rien. »</i></p>
11	11/03/24	Pascal BOSCHI	<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. 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>
12	12/03/24	Manuel CHANTERANNE	<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 2x2 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.</p>

			<p>exemple :</p> <p>https://france3-regions.francetvinfo.fr/bourgogne-franche-comte/grave-accident-circulation-entre-sevenans-hericourt-1275311.html</p> <p>La réalisation de cette route va également désenclaver Héricourt et la zone industriel 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 financés par la société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR) sur l'échangeur de Sevenans, achevés en 2019. Certes, le cout 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 œuvre rapidement afin de lancer ces travaux aussi rapidement que possible, les automobilistes attendent désespérément que les pouvoirs publiques 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>
13	13/03/24	Gilles PICON	<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</p>

			<p>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.</p> <p>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>
14	14/03/24	Ludivine RUFFIEUX	<p>« Concernant votre enquête pour le projet d'aménagement à 2x2 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. 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>
15	15/03/24	Pascal BOSCHI	<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>
16	15/03/24	Caroline Prévôt et Thierry Feschotte	<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. Les conduites à risque également, de nombreux conducteurs, camions compris s'agglutinent</p>

			<p>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. 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>
17	17/03/24	M. et Mme JEANPIERRE	<p>« Route très très dangereuse qui nécessite la mise en 2x2 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. »</p>
18	19/03/24	Romain GIRY	<p>« Je suis favorable au Projet d'aménagement à 2x2 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</p> <p>Aussi de nombreux bouchons (qui participent aux accidents) du fait du passage de 2 voies à 1 voie et donc de l'effet entonnoir</p> <p>Merci de prendre en considération mon point de vue »</p>
19	21/03/24	Françoise et Didier EDELBLUTTE	<p>« Ci joint l'avis de mon épouse et moi sur le Projet d'aménagement à 2x2 voies de la RN19 entre Héricourt et l'échangeur de Sevenans, dans le cadre de l'enquête publique en cours</p> <p>Nous habitons LUZE et utilisons le tronçon concerné quasiment tous les jours.</p>

			<p>1. La sécurité</p> <p><i>Cet aménagement nous parait 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.</i></p> <p><i>De plus sur la petite ligne droite, in n'est pas rare de voir des dépassements dangereux</i></p> <p><i>Cet aménagement nous parait donc essentiel et primordial pour la sécurité</i></p> <p><i>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)</i></p> <p>2. La fluidité</p> <p><i>Aux heures de pointe, il y a de nombreux ralentissements et bouchons qui engendrent :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>de nouveaux risques sécurité</i> • <i>de la perte de temps aux usagers</i> • <i>un surcroit de circulation dans les villes/villages environnant car un certains nombre d'usagers y passent pour éviter ces bouchon</i> • <i>un consommation supplémentaire de CO2 due aux bouchons et trajets d'évitement</i> <p>3. Impacts environnementaux</p> <p><i>Je ne suis pas spécialiste mais l'aménagement se fera sur le tracé actuel, sans couper d'arbre et avec l'économie de CO2 due à la fin des bouchons, l'impact devrait être nul</i></p> <p><i>Nous avons donc hâte que cet aménagement soit réalisé. »</i></p>
20	21/03/24	---	<p><i>« 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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>Je pense qu'il est nécessaire de prévoir ces murs pour le bien être des riverains.</i></p> <p><i>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 »</i></p>

21	22/03/24	Mathieu Bourcey	<p><i>« J'ai eu vent de cette enquête publique 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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>merci d'avance de votre prise en compte de ma demande »</i></p>
22	22/03/24	E. PETIT	<p><i>« Je souhaite verser au dossier de consultation le commentaire suivant : 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. 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 »</i></p>
23	22/03/24	Antonin MATHEY	<p><i>« 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:</i></p> <p><i>En tant qu'utilisateur 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</i></p>

			<p>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 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>
24	22/03/24	Mathilde Lods	<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 optimum aux usagers.</p> <p>Il est donc indispensable de sécuriser cette axe.</p> <p>De plus, tous les jours, aux heures de pointes, je rencontre des embouteillages dus au rétrécissement à 2x1 voies, que ce soit à Héricourt ou à Sevenans malgré les aménagements de l'échangeur.</p> <p>Il est donc indispensable de fluidifier le trafic sur cet axe très emprunté.</p>

			<i>Je suis plus que favorable à un aménagement de cette portion en 2x2 voies. »</i>
25	23/03/24	Augustin Jacquelin Belfortain et adhérent Véloxygène 90	<i>" 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 Veloxygene 90 qui est la meilleure proposition pour la sécurité des usagers."</i>
26	23/03/24	Sébastien JACQUET	<i>"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 Ou 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 grave accidents et bouchons. En vous remerciant."</i>
27	23/03/24	Didier EDELBLUTTE	<i>"Encore un accident grave cet AM sur le tronçon de l'enquête, quelques minutes avant notre passage. Il serait intelligent de mettre une limitation et un séparateur de voie avant les travaux de la 2x2 voies. Merci pour votre prise de responsabilité et vote action."</i>
28	25/03/24	Vincent ROY	<i>"J'utilise cette portion de route tous les jours pour me rendre au travail et rentrer chez moi.</i> <ul style="list-style-type: none"> <i>• Dans le sens Delle/Hericourt, le rétrécissement entraine 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 sur cette portion de route.</i> <i>• Dans les 2 sens, le rétrécissement entraine des ralentissements qui entraînent des incivilités et des situations dangereuses. De plus cet axe permet l'accès à l'hôpital ce</i>

			<p>qui peut retarder une prise en charge.</p> <p>L'aménagement à 2x2 voies permettrait de fluidifier le trafic et réduire les accidents sur cette portion".</p>
29	25/03/24	Claude PICHET	<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</p> <p>2 Projets ont été élaborés par la communauté de communes d'Héricourt</p> <p>–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)</p> <p>–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. »</p>
30	25/03/24	Etienne MANGIN	<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>
31	26/03/24	M. CHANTERANNE	<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 rn19 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 cœur 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 décrive l'urgence des travaux. »</p>
32	26/03/24	Arnaud MUTUEL	<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>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>
33	26/03/24	Bertrand HUET	<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 Héricourt, j'aimerais utiliser plus souvent mon vélo pour aller travailler à Belfort. Cependant il n'y a pas de piste cyclable entre Brevilliers et Argésians, ce qui rend ce parcours très dangereux.</p> <p>La mise en place d'une piste cyclable, serait un grand plus pour la population Héricourtoise désirant se rendre à Belfort.</p>

			<i>Utilisation du vélo se développe de plus en plus sur Héricourt, la jonction cyclable avec Belfort devient indispensable. »</i>
34	27/03/24	Mr et Mme Marc THEVENOT	<p><i>« 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 2x2 voies de la RN19 que nous attendons depuis plusieurs années.</i></p> <p><i>Je profite que cette enquête publique soit ouverte à l'ensemble des usagers pour vous soumettre 2 observations.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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'Argiésans 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.</i></p> <p><i>L'été dernier, par rapport à la période de sécheresse, c'était l'enfer...</i></p> <p><i>impossibilité de profiter de l'extérieur en toute tranquillité et de pouvoir laisser les fenêtres ouvertes, bruit incessant jour et nuit.</i></p> <p><i>Il serait judicieux de reprendre ce point dans votre projet pour le bien être des riverains sur l'ensemble des communes impactées.</i></p> <p><i>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 à approfondir et à clarifier, je pense.</i></p> <p><i>Par avance, nous vous remercions pour la prise en compte de nos observations et espérons que ces points seront repris dans la mise à jour du dossier. »</i></p>
35	28/03/24	Sébastien FREMIOT	<p><i>« Je vous prie de trouver ci-dessous des commentaires à l'enquête publique en objet.</i></p> <p><i>Le projet envisage la création d'une piste cyclable d'une largeur de 3 mètres sur un tronçon Héricourt – Argiésans. Suivant la définition de la piste cyclable, cela sera donc un itinéraire cyclable en site propre, ce qui est un bon point.</i></p>

			<p><i>Je tiens à souligner plusieurs points qui me semblent importants par rapport à cet aménagement cyclable :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ● <i>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.</i> ● <i>L'aménagement cyclable devra être continu, c'est-à-dire que l'aménagement ne doit pas s'interrompre aux éventuels carrefours.</i> ● <i>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</i> ● <i>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 »).</i> ● <i>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)</i> <p><i>Le Cerema a édité de nombreux ouvrages avec des recommandations, il sera opportun de les suivre. Bien à vous, »</i></p>
36	28/03/24	-	<p><i>« 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. Sincères salutations. »</i></p>
37	28/03/24	-	<p><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. »</i></p>
38	28/03/24	Marie-Dominique BELUCHE	<i>« Bonjour</i>

		Conseillère départementale canton de Bavilliers	<i>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 Cordialement »</i>
39	28/03/24	Mélinée HEITZ	<i>« A l'attention du président de la commission d'enquête Bonjour, Je suis favorable au Projet d'aménagement à 2x2 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. En effet il y a de nombreux accidents frontaux dont des accidents mortels sur cette portion. Un mur de séparation entre les voies est nécessaire. 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. Cordialement »</i>
40	28/03/24	Emmanuel BAUMONT	<i>« 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. Sincères salutations. »</i>
41	28/03/24	Bertrand PILLOT	<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. »</i>
42	28/03/24	Jacqueline PILLOT	<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-</i>

			<i>Héricourt. Sincères salutations. »</i>
43	29/03/24	-	<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. »</i>
44	29/03/24	Emmanuelle SCHUSTER	<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 »</i>
45	29/03/24	-	<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 »</i>
46	29/03/24	William CARREZ	<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. »</i>
47	29/03/24	Jean-Bernard BUHL	<i>« Bonjour, Merci de prévoir la traversée cyclable de la RN19 dans le cadre de l'élargissement à 2 x 2</i>

			<i>voies. Cette traversée cyclable est indispensable pour la future liaison cyclable Belfort-Héricourt Cordialement »</i>
48	29/03/24	Alain CLAVEQUIN	<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 »</i>
49	29/03/24	Jérôme KIENE	<i>« Bonjour, 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. Pour cela il est important de réaliser les travaux s'y rapportant. 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. »</i>
50	29/03/24	Geneviève FABUREL Présidente des Cyclotouristes Belfortains	<i>« Bonjour, Je suis cycliste et me déplace essentiellement en vélo autour de Belfort. La liaison entre Belfort et Héricourt est primordiale. Idéalement, elle serait en zone protégée bidirectionnelle et loin de la RN19. 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. Sincères salutations. »</i>
51	29/03/24	Antoine CLERC	<i>Bonjour, Merci de prévoir la traversée cyclable de la RN19 dans le cadre de</i>

			<p><i>l'élargissement à 2 x 2 voies. Cette traversée cyclable est indispensable pour la future liaison cyclable Belfort-Héricourt.</i></p> <p><i>Sincères salutations.</i></p>
52	29/03/24	Piotr Olszewski	<p><i>Bonjour,</i> <i>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.</i> <i>Sincères salutations.</i></p>
53	29/03/24	Martin Bos	<p><i>« Bonjour,</i> <i>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.</i> <i>Sincères salutations. »</i></p>
54	29/03/24	Monique Faye-Gaspari	<p><i>« Bonjour,</i> <i>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.</i> <i>Sincères salutations. »</i></p>
55	29/03/24	Jérémy BELLANGER	<p><i>« Bonjour,</i> <i>Merci de prévoir la traversée cyclable de la RN19 dans le cadre de l'élargissement à 2 x 2 voies.</i> <i>Cette traversée cyclable est indispensable pour la future liaison cyclable Belfort-Héricourt.</i> <i>Sincères salutations. »</i></p>
56	29/03/24	Mr Rougeot	<p><i>« Madame , monsieur</i> <i>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</i> <i>aux souhaits de tous les cyclos.</i> <i>Sincères salutations. »</i></p>

57	29/03/24	Olivier HULLAERT	<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. »</i>
58	29/03/24	--	<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 »</i>
59	29/03/24	Cécile Baziret-Amour	<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. »</i>
60	29/03/24	Bernard Bouillon	<i>« 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. »</i>
61	29/03/24	Michel Dausse	<i>« Bonjour, Merci de faciliter et sécuriser la circulation des cyclistes aux alentours de la RN19 dans le cadre de l'élargissement à 2 x 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. »</i>
62	29/03/24	E. Brezillon	<i>« Bonjour,</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. Bonne journée »</p>
63	29/03/24	Luc Koch-Malblanc	<p>« Madame, monsieur Messieurs les membres de la commission d'enquête</p> <p>En tant que <u>propriétaire de la parcelle B397 à Banvillars</u> 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.</p> <p>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.</p> <p>Sur le principe de la mesure de compensation MC02 Après analyse de l'étude d'impact, je m'interroge sur la <u>proportionnalité</u> entre la mesure de compensation proposée et les impacts résiduels.</p> <p>Elle est supposée, comme toute MCE, compenser les <u>impacts résiduels significatifs</u>. 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)</p> <p>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. » À noter que le CNPN dans son avis qualifie également cet impact de <u>marginal</u>.</p> <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 (p</p>

		<p>418 EI), néanmoins je m'interroge sur le choix de cette espèce utilisant des boisements matures, en comparaison à ceux détruits (lisières jeunes). <u>Il n'est pas démontré que les zones à déboiser supportent cette espèce</u> (« la présence de gîtes n'est pas avérée », « seulement quelques contacts en transit » sur l'enregistreur 3).</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). <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 œuvre.</p>
--	--	---

			<p>Sur les modalités de son accueil dans la parcelle qui m'appartient, cadastrée B397 à Banvillars</p> <p>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 œuvre la mesure de compensation. Indemnité prévue. - Contrat/convention liant le propriétaire et les services de l'État, pour mise en œuvre 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. Le contrat pourrait prendre la forme d'une obligation réelle environnementale (ORE) <p><u>Dans 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. 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.</u></p> <p>Sincères salutations »</p>
64	29/03/24	Monique DUVERNOY	<p>« Bonjour,</p> <p>Dans le cadre de l'élargissement de la RN19 en 2*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>
65	29/03/24	Masson Dominique	<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>
66	30/03/24	Sébastien Morel	<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>

			<i>Sincères salutations. »</i>
67	30/03/24	Jean René THONNON Les Cyclotouristes Belfortains	<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. »</i>
68	30/03/24	Thierry Lutringer	<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. »</i>
69	30/03/24	Cayot Marie-Odette	<i>« Bonjour. 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. Sincères salutations. »</i>
70	30/03/24	Dina Caneva	<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. »</i>
71	30/03/24	Scherrer Régis	<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. Le vélo, c'est l'avenir! Sincères salutations. »</i>
72	31/03/24	Jean Gamel	<i>« Bonjour, Merci de prévoir la traversée cyclable de la RN19 dans le cadre de l'élargissement à 2 x 2</i>

			voies. Cette traversée cyclable est indispensable pour la future liaison cyclable Belfort-Héricourt. Sincères Sportives salutations. »
73	31/03/24	--	« 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 ! Salutations »
74	31/03/24	Hervé LHOTE	<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 2x2 voies de la RN19 entre Héricourt et l'échangeur de Sévenans</p> <p>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</p>

		<p><i>l'impact, les nuisances et les conséquences aux yeux du grand public.</i></p> <p><i>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</i></p> <p><i>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 !!!</i></p> <p><i>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 » pour donner le change aux bobos écologues en faisant croire qu'ils vont ainsi 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.</i></p> <p><i>Autre point non abordé et qui concerne le devenir des bouts de parcelles résiduelles</i></p>
--	--	---

			<p>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>
75	31/03/24	--	<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>
76	31/03/24	Amandine BERDELOU	<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>

			<i>Cordialement »</i>
77	31/03/24	Céline Pedrosa Habitante de Buc	<p><i>« Bonjour,</i> <i>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.</i> <i>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.</i></p> <p><i>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.</i> <i>Je suis donc pour ce passage en 2*2 voies.</i></p> <p><i>Bien cordialement »</i></p>
78	01/04/24	Mylène Jacoutot	<p><i>« Bonjour,</i> <i>Merci de prévoir la traversée cyclable de la RN19 dans le cadre de l'élargissement à deux fois deux voies.</i> <i>Cette traversée cyclable est indispensable pour la future liaison cyclable Belfort-Héricourt.</i> <i>Sincères salutations. »</i></p>
79	01/04/24	T Claudel	<p><i>« Bonjour,</i> <i>Je suis entièrement d'accord avec cette mise à 2x2 voies de la RN 19.</i> <i>Cela devrait réduire fortement les accidents et réduire les ralentissements.</i> <i>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.</i> <i>Merci pour votre prise en compte.</i></p> <p><i>Cdt »</i></p>
80	01/04/24	Denis Bernardara licencié aux Cyclotouristes Belfortains	<p><i>« Bonjour</i> <i>merci de prévoir la traversée cyclable de la RN 19 dans le cadre de l'élargissement à 2X2 voies.</i></p>

			<p><i>Cette traversée cyclable est indispensable en terme de sécurité pour la future liaison cyclable Belfort-Héricourt</i></p> <p><i>en vous remerciant</i></p> <p><i>bien cordialement »</i></p>
81	01/04/24	Mme Claudel	<p><i>« Bonjour,</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>Sincères salutations. »</i></p>
82	01/04/24	Mme Derand	<p><i>« Bonjour,</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>Sincères salutations. »</i></p>
83	01/04/24	Véronique Claudel	<p><i>« Bonjour,</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>A l'occasion de la mise à 2x2 voies de la RN 19 , il est important de prévoir un passage permettant à une future voie cyclable de la traverser.</i></p> <p><i>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 oeuvre.</i></p> <p><i>Sincères salutations »</i></p>

84	01/04/24	JP SCHIRRER	<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>Cordialement</p>
85	01/04/24	Bello Sarah Habitante de Clairegoutte	<p><i>Bonjour</i></p> <p>Je suis pour le prolongement de la rn19 en 4 voies car ca fait 11 ans que j'empreinte cette route 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 ca bouchonne jusque sur la 2x2 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.</p> <p>Cordialement</p>
86	01/04/24	-	<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. Merci d'avance.</p>

87	01/04/24	Gérard GENEY	<p>Bonjour,</p> <p>Ayant appris le projet d'élargissement de la RN19 pour un passage en 2x2 voies je souhaite vous transmettre mon avis.</p> <p>Je suis cycliste dans le cadre de mes déplacements urbains et également pour des randonnées.</p> <p>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.</p> <p>Meilleures salutations,</p>
88	02/04/24	-	<p>Bonjour,</p> <p>Étant un utilisateur quasi quotidien de la RN 19, pour un trajet entre Lure et Belfort, je suis forcément POUR ces travaux.</p> <p>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).</p> <p>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.</p> <p>Et si dans le même temps, la RN19 pouvait être mise en 2x2 voies de Vesoul jusqu'à Langres, ce serait le top aussi.</p>
89	02/04/24	José-Luis SILVEIRA	<p>Bonjour,</p> <p>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...</p> <p>Merci de prévoir la traversée cyclable de la RN19 dans le cadre de l'élargissement</p>

			<p>à 2 x 2 voies. Cette traversée cyclable est indispensable pour la future liaison cyclable Belfort-Héricourt.</p> <p>Sincères salutations.</p>
90	02/04/24	-	<p>Bonjour</p> <p>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</p> <p>Sincères salutations</p>
91	02/04/24	François LEHMANN	<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>
92	02/04/24	M. Yves KRATTINGER Président du CD 70	<p>Monsieur le Président de la Commission d'enquête,</p> <p>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,</p>

			<p>sociaux et environnementaux.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>C'est dans cette volonté de doter la Haute-Saône d'infrastructures de transport de grande qualité que s'inscrivent la</p>
--	--	--	---

			<p>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 2x2 voies des sections Rioz / Voray sur l'Ognon, et celle de Vellefaux / Authoison).</p> <p>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 M€ 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 M€ TTC. La section entre Frotey-lès-Vesoul et 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.</p> <p>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.</p>
--	--	--	---

			<p>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> <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 œuvre 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 M€ 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</p>
--	--	--	---

			<p>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>
93	02/04/24	-	<p>MONSIEUR,</p> <p>MERCI DE PREVOIR LA TRAVERSEE CYCLABLE DE LA RN 19 DANS LE CADRE DE L'ELARGISSEMENT A 2X2 VOIES . CETTE TRAVERSEE EST INDISPENSABLE POUR LA FUTURE LIAISON CYCLABLE BELFORT - HERICOURT; SINCERES SALUTATIONS</p>
94	02/04/24	Emmanuel COMTE	<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>Cordialement,</p>
95	02/04/24	Daniel Laily	<p>« <i>Bonjour,</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>Sincères salutations. »</i></p>
96	03/04/24	Karine Aubry	<p>« <i>Bonjour,</i></p>

			<p>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.</p> <p>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) ?</p> <p>Par avance merci. Cordialement »</p>
97	03/04/24	Jérôme POUPON	<p>« <i>Bonjour,</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>Cette traversée cyclable sera indispensable pour la future liaison cyclable Belfort-Héricourt. Sincères salutations. »</i></p>
98	03/04/24	B. CAMETTI	<p><i>Madame, Monsieur,</i></p> <p>Je vous prie de prendre connaissance des observations ci-dessous formulées.</p> <p>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</p>

			<p>végétation inutile.</p> <p>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>
99	03/04/24	Horvat Matthieu	<p><i>Bonjour,</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>Sincères salutations.</i></p>
100	05/04/24	Corine Nguyen Khanh	<p>Mr le Commissaire enquêteur,</p> <p>Trouvez ci-joint mon avis, qui est défavorable à ce projet.</p> <p>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.</p> <p>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'habitante du village de Brevilliers, je suis déjà impactée par les nuisances sonores, générée 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</p>

			<p>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 cœur.</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 écocidaires, et qu'il est nécessaire que nous changions nos modes de vie et nos modes de déplacements.</p> <p><i>Merci de prendre en compte mon avis.</i></p>
--	--	--	--



99	03/04/24	Horvat Matthieu	<p><i>Bonjour,</i> <i>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.</i> <i>Sincères salutations.</i></p>
100	05/04/24	Corine Nguyen Khanh	<p><i>« Mr le Commissaire enquêteur,</i> <i>Trouvez ci-joint mon avis, qui est défavorable à ce projet.</i> <i>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.</i> <i>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.</i> <i>En tant qu'habitante du village de Brevilliers, je suis déjà impactée par les nuisances sonores, générée 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.</i> <i>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 cœur.</i> <i>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.</i> <i>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.</i> <i>Merci de prendre en compte mon avis. »</i></p>
101	08/04/24	Gilles Bello Technicien installateur de matériel médical	<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>
102	08/04/24	-	<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> <ul style="list-style-type: none">-COTE SECURITE, au vu des catastrophes engendrées une solution optimale

			<p>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.</p> <p>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>-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>
103	08/04/24	Hervé ROBIN	<p>Bonjour,</p> <p>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>
104	08/04/24	Nicole Maillard	<p>Bonjour,</p> <p>Je vous communique mon avis défavorable à ce projet de 2X2 voies entre Héricourt et Sévenans.</p>

			<p>Ce serait une gabegie financière et une catastrophe écologique.</p> <p>L'heure est au développement des transports en commun, le train surtout.</p>
105	08/04/24	Denis Grafion	<p>Monsieur le président,</p> <p>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. 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>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>
106	08/04/24	M. Fernand BURKHALTER Maire d'Héricourt Président de la communauté de communes du Pays d'Héricourt	<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 œuvre 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 aménagées en 2x2 voies. La réduction du risque d'accidents est donc</p>
--	--	--	--

			<p>un objectif majeur du projet.</p> <p>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'Etat 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 2x2 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. 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 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.</p>
107	08/04/24	Président du Grand Belfort M. Damien MESLOT	<p>Monsieur le Président,</p> <p>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</p>

			<p>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>
108	09/04/24	-	<p>Bonjour,</p> <p>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>

109		Alexandre BOURGEOIS	<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 à une seule voie pas sens de circulation provoque un dangereux rapprochement 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 à la sortie 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 à cet endroit précis et faisant plusieurs blessés dont un grave. Je ne m'étendrai pas sur le ressenti qui m'a envahi à ce moment-là... [voir : https://www.estrepublicain.fr/faits-divers-justice/2024/03/07/accident-grave-sur-la-rn-1019] <p>Si on prend l'exemple de la portion VESOUL-LURE, il y a une vingtaine de morts par décennies, à l'inverse sur la portion LURE-HERICOURT de longueur équivalente, on tombe à 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.
-----	--	---------------------	--

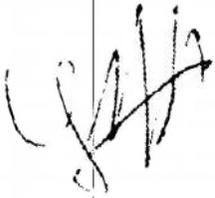
			<ul style="list-style-type: none">• Economie : les échanges économiques entre le Pays d'Héricourt et les 2 agglomération du Grand Belfort et du Pays de Montbéliard sont importants et connus de tous les acteurs politiques et économiques locaux. On a du mal de comprendre qu'Héricourt puisse encore être « enclavé » de la sorte avec cette petite route alors qu'une autoroute gratuite à 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 cette 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 à 70 km/h avec des plots en plastique et un séparateur béton qui donne l'image d'un chantier permanent... Tout ceci nuit fortement à 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 à 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 oublier l'impact économique pour les automobilistes : encrassement du moteur, de la vanne EGR, du FAP. <p>Le trajet serait tellement plus agréable, rapide, et sécurisant avec cette 2x2 voies et cela pour les milliers d'usagers et d'habitants, évidemment que c'est d'utilité publique !"</p>
--	--	--	---

			<p>[Fin de commentaire]</p> <p>Cordialement,</p>
110	09/04/24	Sauvegarde du Vivant du Pays d'Héricourt (SVP Héricourt)	<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 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 2x2 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

			<p>et compte tenu des intérêts économiques et sociaux en jeu, à une raison impérative d'intérêt public majeur (RIIPM).</p> <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>A 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 entrée/sortie 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 (signallement 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</p>
--	--	--	---

			<p>budgétaires (100 millions d'euros) retardent tout aménagement sécurisé depuis plus de 30 ans : "On peut faire une 2x1 voie avec une chaussée séparée, ce qui coûte moins cher que les 100 millions".</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, « <i>cohérence de l'infrastructure</i> », ...), 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 « <i>mobilité alternative</i> », les « <i>déplacements doux</i> » et « <i>une offre de transports en commun intégrée à l'échelle de l'aire urbaine</i> » apportent une forte contribution
--	--	--	--

			<p>- « 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> <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><u>Sur la position de SVP Héricourt</u> concernant le projet :</p> <p>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 « <i>cohérence de l'infrastructure</i> », comme solution unique le passage en 2x2 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</p>
--	--	--	--

			<p>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 style="text-align: center;">Denis GRAFION Président de SVP Héricourt</p> <p style="text-align: center;">Daniel SCHLATTER Secrétaire de SVP Héricourt</p>  <p>Copie :</p> <ul style="list-style-type: none">- les chefs du bureau des affaires juridiques de la Préfecture de Haute Saône et du Territoire de Belfort, en charge des enquêtes publiques et consultation du public- le préfet de Haute Saône et du Territoire de Belfort- le sous-préfet de Lure- le préfet de région Bourgogne Franche Comté- la présidente de région Bourgogne Franche Comté- le président du conseil départemental de Haute Saône- le directeur de la Dreal Bourgogne Franche Comté- la fédération France Nature Environnement Bourgogne Franche Comté, 70 et 90- la Commission de Protection des Eaux, du Patrimoine, de l'Environnement, du Sous-sol et des Chiroptères de Franche Comté- la Ligue pour la Protection des Oiseaux Bourgogne Franche Comté
--	--	---	---

REGISTRE D'ARGIESANS

Aucune observation n'a été consignée dans le registre d'Argiésans.


Liberté - Égalité - Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DU TERRITOIRE DE BELFORT

Commune de Argiésans

REGISTRE D'ENQUETE PUBLIQUE

Autorisation au titre du Code de l'Environnement (Livre II, Titre I^{er})

Installations Classées pour la Protection de l'Environnement

Mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme

Déclaration d'Utilité Publique

Parcellaire

Autres

Relatif à :

l'ouverture d'une enquête publique unique préalable à l'autorisation environnementale et à la déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire pour les travaux d'élargissement à 2x2 voies entre Héricourt et l'échangeur de Sevenans sur les communes de Brevilliers (70), Argiésans, Banvillars, Botans et Dorans (90).

Place de la République - 90020 BELFORT - Tél. 03 84 57 00 07 - Fax 03 84 21 32 62
www.territoire-belfort.gouv.fr



20

Le 9 avril 2024 à 12 heures

Le délai d'enquête étant expiré,

Je, soussigné Pierre-Marie BADOY déclare
clos le présent registre qui a été mis à la disposition du public pendant
42 jours consécutifs, du 28 février 2024 au
09 avril 2024.

Les observations consignées au registre sont au nombre de : 0 (zéro)

Pages n° — à —.

En outre j'ai reçu 0 (zéro) lettres ou notes écrites qui sont annexées au
présent registre.

Le présent registre ainsi que les _____ pièces qui y sont annexées et le
dossier d'enquête sont adressés par mes soins le _____ à
M. _____

Signature

Pierre-Marie BADOY

—

REGISTRE DE BANVILLARS

Trois observations ont été émises dans le registre de Banvillars


RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DU TERRITOIRE DE BELFORT

Commune de Banvillars

REGISTRE D'ENQUETE PUBLIQUE

Autorisation au titre du Code de l'Environnement (Livre II, Titre I^{er})

Installations Classées pour la Protection de l'Environnement

Mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme

Déclaration d'Utilité Publique

Parcellaire

Autres

Relatif à :

l'ouverture d'une enquête publique unique préalable à l'autorisation environnementale et à la déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire pour les travaux d'élargissement à 2x2 voies entre Héricourt et l'échangeur de Sevenans sur les communes de Breuilleis (70), Angérens, Banvillars, Botans et Dorans (90).

Place de la République - 90020 BELFORT - Tél. 03 84 57 00 07 - Fax 03 84 21 32 62
www.territoire-belfort.gouv.fr

d

2

Permanence du 28 février 2024

• début à 9^h

- visites de 3 personnes concernées par une éventuelle expropriation
- visite de M. le Maire

• fin de la permanence à 12^h15

Permanence du 23 Mars 2024.

début à 9 heures

Avis de prolongation de l'enquête Publique affiché

BAN 001

Daniel Guisier observation 1

fixe en place de murs ou palissades anti-bruit au niveau ou l'applanis de la voie Banillera - Argisvaux

Guisier

M^{re} HAIMIN. Olivier. finant du GISE et venir s'informer sur la parcelle ZB 160 qui ferait l'objet de Mémor de Compensation. Un terrain sera joint au ruisseau. Il considère que l'expropriation qui est prévue n'est pas celle qui était envisagée. M^{re} HAIMIN indique que la parcelle de la parcelle ZB 139 est également dans la même position que lui et qu'elle adhérait également un ouvrage dans ce sens qui sera joint au ruisseau.

Fin de la Permanence le 23/03/2024 à 12 heures

AMB

20

Le 9 avril 2024 à 12 heures

Le délai d'enquête étant expiré,

Je, soussigné Pierre-Marie BADOI déclare
clos le présent registre qui a été mis à la disposition du public pendant
42 jours consécutifs, du 28 Février 2024 au
09 avril 2024.

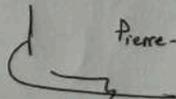
Les observations consignées au registre sont au nombre de : 1

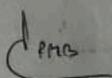
Pages n° 2 à 4.

En outre j'ai reçu 2 lettres ou notes écrites qui sont annexées au
présent registre.

Le présent registre ainsi que les _____ pièces qui y sont annexées et le
dossier d'enquête sont adressés par mes soins le _____ à
M. _____

Signature

 Pierre-Marie BADOI

 PMG

BAN 002

Banvillars le 05.04

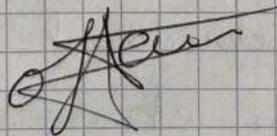
Madame, Monsieur,

Etant exploitant agricole sur la commune de Banvillars, j'ai constaté avec effarement que 2 parcelles (ZB 139 et ZB 160) sont concernées par une expropriation pour compensations environnementales. Je trouve juste aberrant que ce soient les agriculteurs qui se retrouvent lésés, d'autant plus que nous étions volontaires pour planter une haie de 700m de long et 10m de large le long d'un ruisseau. De plus, la commune de Banvillars a également proposé de

tenain pour réaliser ces compensations
Pour conclure, j'ose espérer que le
bon sens l'emportera et que cela
sera revu ~~et que~~ pour ne pas
impacter autant les agriculteurs et
mettre leurs entreprises en péril.

Cordialement,

Olivier HAININ gérant du
GAEC HAININ
6 Rue de la source
90 800 BANVILLANS.



M^{me} COTE BIVERT

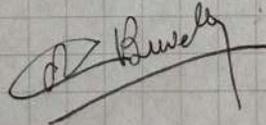
90100 Belle

BAN 003

Bonjour, monsieur,

Je trouve aberrant l'expropriation de terres agricoles au profit de l'agrandissement de la RN19. Laissez les terres aux agriculteurs.

Belle 31/03/24.



REGISTRE DE BREVILLIERS

Le registre de Brevilliers comporte 18 contributions.


LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DU TERRITOIRE DE BELFORT

Commune de Brevilliers (70)

REGISTRE D'ENQUETE PUBLIQUE

Autorisation au titre du Code de l'Environnement (Livre II, Titre I^{er})

Installations Classées pour la Protection de l'Environnement

Mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme

Déclaration d'Utilité Publique

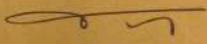
Parcellaire

Autres

Relatif à :

l'ouverture d'une enquête publique unique préalable à l'autorisation environnementale et à la déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire pour les travaux d'élargissement à 2x2 voies entre Héricourt et l'échangeur de Sevenans sur les communes de Brevilliers (70), Argiésans, Banvillars, Bobans et Dorans (90)

Place de la République - 90020 BELFORT - Tél. 03 84 57 00 07 - Fax 03 84 21 32 62
www.territoire-belfort.gouv.fr



2

Début de la Permanence le 8/03/2024

16 h 30

M. François NOTH commissaire enquêteur

observations 1.

BRE 001

M. et Mme SUCHET Pierre 1, rue des Potjes BREVILLIERS
acceptent les travaux prévus sur la parcelle
A 492 à condition d'une remise en état.

Observation 2

BRE 002

M. Lathé Jean-Michel 6 rue de l'école à
Brevilliers parcelle 2045

Accepte la reprise de la parcelle concernée dans la
mesure où l'accès à ma parcelle soit maintenue ~~faute~~

8/03/24 observation 3.

BRE 003

Nous avons consulté le dossier ce jour et pourrais
d'ores et déjà prendre note de certaines incohérences
et aberrations.

Nous vous transmettrons nos avis et remarques
brièvement prochainement.

4 citoyen.ne.s

Fin de la Permanence le 8/03/2024

18 h 30

3

observation 4. BRE004

Favorable à l'élargissement de la voie dans le cadre de mon activité professionnelle.

Zotamutembon
F. Sakarobservation 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.

observation 6 BRE006

Favorable à l'élargissement de la 2^e voie entre Héricourt et l'échangeur de Sevenans sur les communes de BREVILLIERS (70), ARCIENSANS, BANVILLIERS, BOTANS et DORANS (90).

Véronique NOEL

observation 7 BRE007

Marcel ZAMONC, PSI au sein du groupe VITTORI et 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.

observation 8 BRE008

Marcel ZAMONC

Julien FAURE. Co.gérant SARL ETS FAURE
Favorable à l'élargissement de la 2^e voie

observation 9. BRE009

Jadica Grubter Coeur de la Société SARL Techno-Flor
Favorable à l'élargissement de la 2^e voie pour une cohabitation de cette voie qui relie la Suisse à Vesoul. La partie sur voie actuelle est très accidentogène.

Observation 10

BRE 010

4

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 différents zones du secteur.

En plus par avoir vécu un drame le 27/02/23 l'accident de mes beaux parents et le décès de mon beau père en cet endroit.

Thierry MARIE SCP/25

Observation 11

BRE 011

ETANT vice président en charge de l'économie sur la communauté de communes du Pays d'Héricourt et convaincu que notre pays doit se réindustrialiser 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 Breuvilliers et Sevenans.

Le Pays d'Héricourt s'est développé grâce à la RN 19 -

Eric STAIS Maire de Lure

VP à la CCPH -

Observation 12

BRE 012

Très favorable à l'élargissement de la 2x2 voies pour plusieurs raisons:

→ Seul accès pour accéder à l'hôpital Nord Franche Comté donc une amélioration notable pour tous

→ favorable pour un aspect international au fait de l'accès à la Suisse

5

→ Favorable d'un point de vue sécuritaire, car vu les milliers de véhicules jours qui viennent d'une 2x2 voies puis va être élargi à une voie (donc, un risque d'augmentation des accidents et des pertes de vie.

→ Favorable au point de vue de nos industries qui auront un accès sécurisé à l'autoroute A36

MASENFRAZ Roger

oblation 13

Maire de Belverne 70400

le 18/03/2024. [BRE 13]

MR GÉTI Sylvain - JEANPANT ou 2 Rue des Courbes.
Autorise les travaux prévus sur la Parcelle A. Boli.
A condition d'une remise à l'échelle et d'un accès Braychaux
eau PLOUVAL.

Debut de ma Permanence le 27 Mars 2024

le 27/03/2024. [BRE 14]

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 & Faune) et de cessons des terrains par les actuels propriétaires soient parfaitement réalisées.

Anté Louis

Maire d'Etobon (70400)

6

Fini de la Permanence le 27/04/2024

Le 28/03/2024

Deposé ce jour courrier de la Communauté de Communes
du Pays d'Héricourt. Joint en annexe.
pour le CCPH. Corine SERVAUD

BRE 015

Le 29/03/2024

BRE 016

Deposé ce jour la délibération du Conseil Municipal de Brevilliers du
11 mars 2024. Document joint en annexe

Le Maire de Brevilliers,

Le 5/04/2024

Deposé ce jour 2 courriers :

- Collectif Soulevement de la Terre
- Nguyen-Khaux Corine

BRE 017

BRE 018

BRE 015 1/2

ABRE BEVERNE
BREVILLIERS
BUESSAPPEL
CHAGEY
CHALONVILLARS
CHAMPY
CHAMPE
CHENEYER
COISSVAUX
COURMONT
COUTHERANS
ECHENANS
ETOBON
HERICOURT
LAIRE
LE TERNOY
LUZE
MANDREVILLARS
SAULNOT
TAVET
TRAMONS
VERLANS
VILLERS-SUR-SAULNOT
YVANS-LE-VAL

Commission d'Enquête – Travaux RN19

Mairie

18, grande rue

70400 BREVILLIERS

Héricourt, le 27 mars 2024

N/Réf: FV/LP/TA/PRN19

Objet: Projet d'aménagement de la RN19 – Contribution à l'enquête publique

Affaire suivie par: Fabrice VRILLACQ, DGS / Ludovic PHILIPPE, Pôle Aménagement et Développement Durable

Monsieur le Président de la Commission d'Enquête,

Par la présente, j'ai le plaisir de vous faire part de la contribution de la Communauté de Communes dans le cadre de l'enquête publique préalable à l'autorisation environnementale et à la déclaration d'utilité publique pour les travaux d'élargissement à 2x2 voies de la RN19 entre Héricourt et Sévenans.

En effet, la Communauté de Communes du Pays d'Héricourt souhaite réaffirmer son attachement à la réalisation du projet de réaménagement de la RN19, qui représente un atout majeur de sécurisation pour les usagers et d'attractivité pour le Nord Franche-Comté. C'est la raison pour laquelle la Communauté de Communes a souhaité être signataire du protocole d'accord dès 2020 et apporte un soutien financier à l'opération.

Nous souhaitons également souligner l'importance de l'aménagement d'une piste cyclable, de manière connexe au projet, permettant de relier, de manière homogène et sécurisée, la Haute-Saône et le Territoire de Belfort, via Brevilliers-Banvillers-Argiésans. Cet enjeu a d'ores et déjà fait l'objet d'échanges entre collectivités et partenaires. Parmi les différentes options envisagées, les discussions ont collectivement amené à privilégier l'itinéraire n°4 le long de la voie ferrée entre Brevilliers et Banvillers (*en bleu sur la carte ci-dessous*), tout en se réservant l'itinéraire n°2 le long de la RD 683 – RD 83 en option potentielle à examiner (*en orange sur la carte*).

Par ailleurs, nous demandons à ce que les financements initialement réservés à la piste cyclable dans le cadre du projet de réaménagement de la RN19 soient maintenus et affectés à l'itinéraire qui sera retenu au final par les partenaires et acteurs locaux.

Renouvelant l'avis favorable de la Communauté de Communes quant au dossier présenté et tout l'intérêt quant à l'aménagement de la RN19, je vous prie de croire, Monsieur le Président de la Commission d'Enquête, en l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

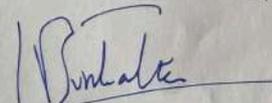
Amitie!

Le Président,

contact@payshericourt.fr
tél. 03 84 46 98 70

Maison du territoire
3 rue Martin Niemöller
70 400 Héricourt

www.payshericourt.fr


Fernand BURKHALTER

BRE 015 2/2

Itinéraires cyclables Brevilliers – Banvillars – Argiésans
Options examinées par les collectivités et partenaires - 2023



BRE 016

CM/2024/03/16

RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE
DÉPARTEMENT
de la HAUTE-SAÔNE

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU
CONSEIL MUNICIPAL DE BREVILLIERS

SÉANCE du 11 MARS 2024

L'an deux mil vingt-quatre, le onze mars à 20 heures 00, le Conseil Municipal, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la Loi, dans le lieu habituel de ses séances, sous la présidence de Monsieur Michel CLAUDEL.

Date de la convocation : 05/03/2024

Date d'affichage du PV : 15/03/2024

Nombre de Conseillers
Convoqués : 14

Nombre de Conseillers
Présents : 10

Nombre de Conseillers
pour Quorum : 8

Nombre de Pouvoirs : 2

Le Quorum est atteint

Étaient
Présents :

Mme Murielle BATOZ, M. Daniel CHARMOILLAUX, Mme Marina CHOLLEY,
M. Michel CLAUDEL, Mme Céline FOURRIER, M. Christian ORMANCEY,
M. Christian PETERSCHMITT, Mme Christine PY, M. Francis REMETTER,
M. Jean-Michel WATTRÉ

Étaient Absents :

M. Julien GULDEMANN, Mme Marlène HOYET, M. Stéphane ROULIN,
M. Daniel WIPFF

Pouvoir :

M. Stéphane ROULIN donne pouvoir à M. Christian PETERSCHMITT
M. Daniel WIPFF donne pouvoir à M. Daniel CHARMOILLAUX

M. Christian ORMANCEY est élu Secrétaire de séance

OBJET DE LA DÉLIBÉRATION n° CM/2024/03/16 :

AVIS CONSEIL MUNICIPAL SUR ENQUÊTE PUBLIQUE MISE EN 2X2 VOIES RN19

Par arrêté inter-préfectoral n° 90-2024-01-29-00011 du 29 janvier 2024, une enquête publique unique préalable à l'autorisation environnementale et à la déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire pour les travaux d'élargissement à 2X2 voies de la RN19 entre Héricourt et l'échangeur de Sevenans sur les communes de Brevilliers (70), Argiésans, Banvillars, Botans et Dorans (90) se déroulera du mercredi 28 février 2024 à 9 h au mardi 2 avril 2024 à 18 h.

En application de l'article R.181-38 du code de l'environnement, le conseil municipal de Brevilliers est appelé à donner son avis par délibération sur la demande d'autorisation environnementale dès l'ouverture de l'enquête. Cet avis ne pourra être pris en considération que s'il intervient au plus tard dans les 15 jours suivant la clôture de l'enquête.

Après en avoir débattu, le Conseil Municipal de Brevilliers à l'unanimité :

- **EST FAVORABLE** à la mise en 2X2 voies de la RN19 dans les meilleurs délais.
- **APPORTE** quelques demandes propres à Brevilliers sur le dossier :
 - Contrôle des nuisances sonores depuis les habitations de Brevilliers lorsque les travaux seront terminés et que le nouveau trafic routier stabilisé.
 - Que des solutions techniques soient mises en place si le niveau de bruit ne respectait pas les normes en vigueur (mur anti-bruit, merlons...).
 - Que les travaux ne génèrent pas trop de circulation supplémentaire sur la RD683 qui traverse le village.
 - Que les arbustes et plantations qui ont été supprimées pour les travaux soient recréés avec une attention particulière pour les terrains en haut de la rue des combes.
 - Que des solutions techniques robustes soient mises en place pour séparer la RN19 et la Route Départementale à la sortie de la commune en direction de Belfort (sécurité et éblouissements).
 - Que soient bien prises en compte les emprises nécessaires à la création d'une voie douce reliant la Haute-Saône à Belfort.

Fait le: 03/04/2024

BRE φ17 1/2

En réponse à l'enquête publique unique de travaux d'élargissement de la RN19 entre Héricourt et Sévénans





Pensons une autre mobilité

BRE 017

2/2

Où 6 des 9 limites planétaires nécessaires à un avenir vivable et souhaitable ont été dépassées* ; où le dérèglement climatique s'emballe : sécheresse, canicule, inondation, tempête ; où les ressources terrestres s'épuisent ; où les écosystèmes nécessaires à l'équilibre global de la vie et la biodiversité s'effondrent ;

Le comité local des Soulèvements de la Terre de Belfort-Montbéliard s'oppose formellement aux projets, anachroniques, écocidaires et destructeurs.

Face à un gouvernement pourtant condamné pour inaction climatique et qui s'entête à poursuivre dans cette voie qui nous mène droit dans l'mur, nous n'avons d'autres choix que de repenser collectivement nos modes de vie.

L'évidente nécessité de décélérer face au productivisme, au dictat de la croissance et du « toujours plus vite », doit nous faire réinventer ensemble notre mobilité.
Une mobilité respectueuse de l'environnement et de l'individu.

A partir de ce constat et en dehors de toutes utopies, il existe des alternatives.

Soyons créatif , pourquoi l'aménagement de 4 km de 2x2 voies serait LA solution alors qu'il serait possible de soulager le réseau routier :

- En relocalisant les emplois, les écoles, les commerces de proximité et les services de santé au coeur des villages pour les réanimer.
- En développant les transports en commun et le fret ferroviaire pour supprimer des « bagnoles » et poids lourds.
- En favorisant le télétravail et la réduction du temps de travail pour gagner en temps de VIE.



En traitant les problèmes à la racine et en réaffectant utilement les budgets déraisonnés (31 millions au bas mot pour 4 km et un gain d'une minute de temps de trajet) au plus près des besoins, nous pouvons évaporer rapidement le trafic inutile** fluidifiant par la même d'autres axes routier et atténuer drastiquement l'accidentologie.

Il est néanmoins possible d'améliorer l'infrastructure existante afin de répondre aux demandes légitimes des vélocyclistes, ainsi qu'aux nouvelles normes environnementales en vigueur.

Le comité local des Soulèvements de la Terre de Belfort-Montbéliard.



Belfort-Montbéliard

*Source : Stockholm Resilience Center
** <https://theconversation.com/pourquoi-supprimer-des-autoroutes-peut-reduire-les-embouteillages-171562>

NB : cette contribution a également été adressée aux services de la préfecture après l'expiration de l'enquête publique.

BRE 018

En réponse à l'enquête publique préalable à l'autorisation environnementale et à la déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire pour les travaux d'élargissement à 2X2 voies de la RN19 entre Héricourt et l'échangeur de Sévenans sur les communes de Brevilliers (70), Argièsans, Banvillars, Botans et Dorans (90).

Mr le Commissaire enquêteur,

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'ait été traitée 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.

En tant qu'habitante 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.

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 cœur.

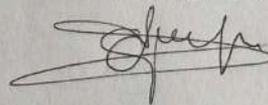
Plus généralement je m'inquiète de l'avenir des générations futures qui est déjà en péril dans un environnement de plus en plus pollué, et où les écosystèmes et la biodiversité sont sacrifiés au nom d'un développement économique illusoire.

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.

Merci de prendre en compte mon avis.

Brevilliers le 5 avril 2024,

Corine Nguyen Khanh.



20

Le 09 Avril 2024 à 11 heures 00

Le délai d'enquête étant expiré,

Pierre-Marie BADOT
Je, soussigné ~~Michel CLAUDEL~~ Maire de ~~Brevinçon~~ déclare
clos le présent registre qui a été mis à la disposition du public pendant
42 jours consécutifs, du ~~13/02/2024~~ au
09/04/2024 inclus 28 février 2024

Les observations consignées au registre sont au nombre de : ~~17~~ 14

Pages n° 2 à 6

En outre j'ai reçu 4 lettres ou notes écrites qui sont annexées au
présent registre.

Le présent registre ainsi que les _____ pièces qui y sont annexées et le
dossier d'enquête sont adressés par mes soins le _____ à
M. _____

Signature

Pierre-Marie BADOT

REGISTRE DE BOTANS

Le registre de Botans compte trois observations.


Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DU TERRITOIRE DE BELFORT

Commune de Botans

REGISTRE D'ENQUETE PUBLIQUE

Autorisation au titre du Code de l'Environnement (Livre II, Titre I^{er})

Installations Classées pour la Protection de l'Environnement

Mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme

Déclaration d'Utilité Publique

Parcellaire

Autres

Relatif à :

l'ouverture d'une enquête publique unique préalable à l'autorisation environnementale et à la déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire pour les travaux d'élargissement à 2x2 voies entre Héricourt et l'échangeur de Sevenans sur les communes de Breilliers (70), Argiésans, Banvillars, Botans et Dorans (90)

Place de la République - 90020 BELFORT - Tél. 03 84 57 00 07 - Fax 03 84 21 32 62
www.territoire-belfort.gouv.fr

APMB

2

Debut de la permanence le 02/03/2024 à 08h30.

- Questions : Est-ce qu'il y aura de nouveau des explosifs?
et si oui, est-on prévenu?

BOT001

2.1 mur antibruit : peut-on prolonger les murs anti-bruit (notamment côté droit de la route) jusqu'à la forêt ou murs, pour éviter le bruit qui s'échappe entre les murs et la forêt) J. G. B.

Personnes se sont rendus à la permanence
1 a remis sur le registre les 6 autres devaient être des observations ultérieures.

Echange avec Mme le maire et les adjoints de BOTANS.
FIN Permanence à 12h30

[Signature]

BADIN Marcel 3 rue de la Pillerate 90600 Botans ZA162

BOT002

La mise à 2x2 voies de ce tronçon de la RN19 est important car beaucoup trop d'accident mortel ont eue 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 02/04/24 J.P. B.

MBS

02/04/24 à 14h55, erreur-manifeste de date

Pierre-R. BADO

3

02 avril 2024 - Début de la permanence 15^h00

Weiss Denis 10 rue de Doran 90400 Botans
 BOTANS 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
 prévus ne s'accumule avec le reste,
 concernant le bruit.

Botans le 2/4/24

02 avril 2024, 18^h00 Fin de la permanence

AMS

20

Le 9 avril 2024 à 12 heures

Le délai d'enquête étant expiré,

Je, soussigné Pierre-Marie BADOT déclare
clos le présent registre qui a été mis à la disposition du public pendant
42 jours consécutifs, du 28 février 2024 au
09 avril 2024.

Les observations consignées au registre sont au nombre de : 3 (trois)

Pages n° 2 à 3.

En outre j'ai reçu 0 lettres ou notes écrites qui sont annexées au
présent registre.

Le présent registre ainsi que les _____ pièces qui y sont annexées et le
dossier d'enquête sont adressés par mes soins le _____ à
M. _____

Signature

Pierre-Marie BADOT

PMB

REGISTRE DE DORANS

Deux observations ont été recueillies à Dorans.


Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DU TERRITOIRE DE BELFORT

Commune de Dorans

REGISTRE D'ENQUETE PUBLIQUE

Autorisation au titre du Code de l'Environnement (Livre II, Titre I^{er})

Installations Classées pour la Protection de l'Environnement

Mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme

Déclaration d'Utilité Publique

Parcellaire

Autres

Relatif à :

l'ouverture d'une enquête publique unique préalable à l'autorisation environnementale et à la déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire pour les travaux d'élargissement à 2x2 voies entre Héricourt et l'échangeur de Sevenans sur les communes de Breuilleis (70), Argiésans, Banvillars, Bobans et Dorans (90)

Place de la République - 90020 BELFORT - Tél. 03 84 57 00 07 - Fax 03 84 21 32 62
www.territoire-belfort.gouv.fr

H

2

Début de la permanence le 14 mars 2024 à 09h00.

1 personne est venue à la permanence pour prendre connaissance du dossier.

Fin de la permanence le 14 mars 2024 à 12h00

G. NÉRICH

Début de la permanence le 28 mars 2024 à 13h30

Mme MERCI Christine 1 Rue de la Barrière

DOR 001

90800 BANVILLARS

Le passage à deux fois deux voies de la RN19 entre Breuilleux et Sevenans m'a incité 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'après le pont de la voie communale qui relie Banvillars à Arpèsans.

* Il y a également l'absence de projet de parkings de co-voiturage proches des échangeurs d'Arpèsans.

* Il manque également un projet de piste cyclable reliant Breuilleux et Arpèsans.

Christine

fly

3

DOR 002

le 28 Mars 2024

Messages 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 BANVILLERS, risque d'être très accentuée.

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

La vitesse devra fortement 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 dont je fais partie étudie 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

Fin de la permanence le 28 Mars 2024 à
16h30

G. NÉRICH, commissaire enquêteur

20

Le 9 avril 2024 à 12 heures

Le délai d'enquête étant expiré,

Je, soussigné Pierre-Marie BADOY déclare
clos le présent registre qui a été mis à la disposition du public pendant
42 jours consécutifs, du 28 février 2024 au
09 avril 2024.

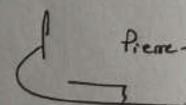
Les observations consignées au registre sont au nombre de : 2

Pages n° 2 à 3.

En outre j'ai reçu 0 lettres ou notes écrites qui sont annexées au
présent registre.

Le présent registre ainsi que les _____ pièces qui y sont annexées et le
dossier d'enquête sont adressés par mes soins le _____ à
M. _____

Signature


Pierre-M. BADOY



REGISTRE DE LA PREFECTURE DU TERRITOIRE DE BELFORT

Le registre déposé à la préfecture du Territoire de Belfort comporte une observation.


Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DU TERRITOIRE DE BELFORT

~~Commune de~~ Préfecture

REGISTRE D'ENQUETE PUBLIQUE

Autorisation au titre du Code de l'Environnement (Livre II, Titre I^{er})

Installations Classées pour la Protection de l'Environnement

Mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme

Déclaration d'Utilité Publique

Parcellaire

Autres

Relatif à :

l'ouverture d'une enquête publique unique préalable à l'autorisation environnementale et à la déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire pour les travaux d'élargissement à 2x2 voies de la RN19 entre Héricourt et l'échangeur de Seve-mars sur les communes de Brevilliers (70), Argiésans, Banvillars, Belans et Dorans (90)

Jy

Place de la République - 90020 BELFORT - Tél. 03 84 57 00 07 - Fax 03 84 21 32 62
www.territoire-belfort.gouv.fr

2

☐ Lundi 11 mars 2024, 14^h00 = début de la permanence Pierre-M. BADOIS

14^h15 = une visite, la personne favorable au projet
indique qu'elle déposera une observation au registre numérique

PRE 001

Madame TEHL-SCHRIEVE Nicole / Tel 06.78.25.91.60
37 B rue Gaulard - Belfort 90000.

Propriétaire en Indivision du terrain situé à
Banvillers Section ZB (Plan n° 28) En Perce.

Je souhaiterais connaître le barème d'expropriation
et les indemnités (concernant le propriétaire) qui seraient
proposées.

Quel sera le prix de l'aire fixé par les Domaines
quel en est le mode de calcul et si les indemnités
ou 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



16^h00 Fin de la permanence

Pierre-M. BADOIS

☐ Début de la permanence le 25 Mars 2024
à 14 heures 00 -

- Visite de M. Max THEUSATO qui vient
suivre un cursus au presbytère de la commune
d'enquête.



3

F. N de la permanence à 16h30

G. NÉAUCY, commissaire enquêteur

■ Mardi 9 avril 2024, 9^h00 = début de la permanence

11^h00 = fin de la permanence, aucune visite

Pierre-M. BADOIT

jm

20

Le 5 avril 2024 à 12 heures

Le délai d'enquête étant expiré,

Je, soussigné Pierre-Marie BADOY déclare
clos le présent registre qui a été mis à la disposition du public pendant
42 jours consécutifs, du 28 février 2024 au
05 avril 2024.

Les observations consignées au registre sont au nombre de : 1 (UN)

Pages n° 2 à _____.

En outre j'ai reçu 0 lettres ou notes écrites qui sont annexées au
présent registre.

Le présent registre ainsi que les _____ pièces qui y sont annexées et le
dossier d'enquête sont adressés par mes soins le _____ à
M. _____

Signature

Pierre-Marie BADOY

Jey

COURRIER REÇU AU SIEGE DE L'ENQUETE

Le président de la commission d'enquête a été destinataire d'un courrier postal en date du 29 mars 2024 reçu au siège de l'enquête. Une version de ce courrier en date du 25 mars 2024 a également été transmise par voie électronique. Le fichier retranscrit ici correspond à la version reçue par courrier postal.

Le 29 mars 2024

Marie Geneviève THEOBALD

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.

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).

PREMIERE PARTIE : L'INTERÊT PUBLIC

Motifs pour l'élargissement à 2 X 2

Deux points essentiels paraissent émerger comme des raisons primordiales, qui motivent l'Etat à s'engager dans cette opération de grande envergure :

- 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.

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 .

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.

- (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 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.

DISCUSSION

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 générerait 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 il a déjà été réservé une bande de terre (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'.

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 plusieurs RADARS, 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 effective de la vitesse :

- (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.

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.

Côté de l'élargissement de la RN 19

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

- 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 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.
- 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.
- **SUGGESTION en forme de contre-proposition**
- On observe sur le trajet de Langres, Vesoul, Lure vers Montbéliard et ensuite sur Fougerais, 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.

Surface imperméabilisée

Dans le « _SEV_3_DAE_PièceB_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 » ...

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.

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.

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.

Des conventions administrations/propriétaires + exploitants qui restent dans LE FLOU

(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 à choisir entre deux options :

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 « **Obligation Réelle Environnementale** ». Cette obligation doit être précisée d'une façon contractuelle dans un texte qui détaille les actions autorisées et celles interdites au bout des 15 ans, sinon il n'y a pas de discussion possible.

On rejoint là l'évocation d'une **convention ou d'un conventionnement** ainsi qu'il apparaît en « _SEV_2_EI_PieceB - Etude d'impact_compressed » page 237

« _SEV_3_DAE_PieceC_1_DDEP » pages 202, 204, 206, 215,216, et 231.

(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 *ad vitam aeternam* ? 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.

(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 avec obligation de ramasser 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.

(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. !

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 expropriés ; 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 .

A l'ouest de la voie ferrée sur Banvillars entre la voie ferrée et les parcelles ^{ZA} 22, 233 et 216 ^{ZA} nos terres ont été amputées également sévèrement au « champ Belot » de 1 ha 93 ares. Sur Argiésans « La Glavière, la parcelle ^{ZC} 312) a déjà été amputée de 58 ares.

ZC

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. Nous souhaitons que les compensations se fassent sur d'autres terrains que ceux qui nous restent.

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..

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 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

7

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.

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.

Durée de la Compensation :

.Dans l'avis du CNPN il est prévu d'accroître la durée de compensation 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.

Contre-propositions : Autres localisations proposées pour la compensation. (modification de la localisation de la compensation)

- (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 »)
- (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 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.

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.

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 :

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

dés 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 !.**

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 ?

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)

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 créés 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.

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 majoritairement lié au domaine public. Plus de détails au §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 $\frac{3}{4}$ 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).

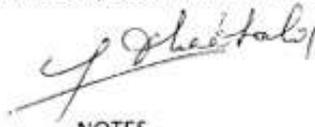
Le développement constant du trafic automobile pose problème. Autrefois les grandes sociétés industrielles organisaient des transports collectifs gratuits par autocars pour

amener leurs ouvriers au travail et les ramener chez eux le soir. C'était une œuvre d'utilité publique. Les travailleurs du 21^è 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 20^è siècle la Haute-Saône possédait une activité métallurgique importante, qui a presque disparu de beaucoup de villes et villages. .

Veuillez agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, mes salutations distinguées..

Geneviève THEOBALD, née LHOTE.



NOTES

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 !).

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. ?

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 !.

Note 4 : Un argument pour le passage à 2 x 2 voies est la recherche d'une continuité sur le trajet d'Épinal, 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.

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.

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./

ADDENDA

ERREURS ou « COQUILLES »

Dans « SEV_2_EI_PieceB - Etude d'impact_compressed » paragraphe 5.2.7.10 page 244.
 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 »



1

Un membre de la commission d'enquête a par ailleurs été destinataire de l'avis favorable de la commune de Dorans (cf. ci-après).

République Française
 Département du Territoire de Belfort
 Commune de DORANS

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS ET DES DECISIONS
 SEANCE DU 03 AVRIL 2024

Nombre de membres		
En exercice	Présents	Votants
15	11	15

Vote	
Pour :	15
Contre :	0
Abstention :	0

Acte rendu exécutoire après dépôt en
 Préfecture du Territoire de Belfort
 Le : 10/04/2024
 Et publication du : 10/04/2024

Absents :

Absents excusés : M. FRUHAUF
 Laurent, M LEMBLE André, M. PERRET
 Philippe ; M ROPELE Anthony

Pouvoirs : M. FRUHAUF Laurent à M
 FOLLOT Michel, M LEMBLE André à Mme
 WISS Nelly, M. PERRET Philippe à Mme
 PAROLA Brigitte ; M ROPELE Anthony à M
 CHEVALLIER Dorian

Secrétaire de séance : Mme PAROLA
 Brigitte

DCM N°2024/21

**Avis de la commune sur la demande d'autorisation environnementale – enquête
 publique RN 19**

VU l'arrêté inter – préfectoral n° 90-2024-01-29-00011 du 29 janvier 2024 prescrivant
 l'ouverture d'une enquête publique unique préalable à l'autorisation
 environnementale et à la déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire pour
 les travaux d'élargissement à 2x2 voies de la RN 19 entre Héricourt et l'échangeur de
 Sévenans sur les communes de BREVILLIERS ARGIESANS BANVILLARS BOTANS &
 DORANS

VU l'arrêté inter- préfectoral n°90-2024-03-21-00004 du 21 Mars 2024 prescrivant la
 prolongation de l'enquête publique unique préalable à l'autorisation
 environnementale et à la déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire pour
 les travaux d'élargissement à 2x2 voies de la RN 19 entre Héricourt et l'échangeur de
 Sévenans sur les communes de BREVILLIERS ARGIESANS BANVILLARS BOTANS &
 DORANS.

L'an deux mil vingt-quatre, le trois avril à
 dix-neuf heures trente, le Conseil
 Municipal de la Commune de Dorans s'est
 réuni en session ordinaire à la salle du
 Conseil Municipal, sous la présidence de
 M. Daniel SCHNOEBELEN, Maire.
 La convocation et l'ordre du jour ont été
 adressés aux conseillers municipaux par le
 Maire et affichés le
 22/03/2024.

Présents : M. SCHNOEBELEN Daniel, Mme
 WISS Nelly, M GAUCHET Patrice, Mme
 PAROLA Brigitte, M. FOLLOT Michel,
 Mme BILLEREY Marie-France, M.
 CHEVALLIER Dorian, M. DEMOLY Frédéric,
 M. HENZELIN Michel, Mme KOEHLER
 Marcelle, Mme SUIF Oriane

5. Institutions et vie politique
 5.2 Fonctionnement des assemblées

QUESTIONS EMANANT DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Après analyse approfondie de l'ensemble du dossier, la commission d'enquête souhaite obtenir des compléments d'information et des éclaircissements sur les points énumérés ci-après.

Variantes

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

Coût et plan de financement du projet

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

Nuisances sonores, nuisances pendant le chantier

La commission d'enquête a constaté que certaines des mesures acoustiques présentées dans le dossier ont été réalisées au cours de périodes (perturbations liées à la pandémie) où le trafic automobile était vraisemblablement inférieur à ce qu'il est actuellement. La commission souhaite donc savoir si des campagnes de mesures complémentaires sont envisagées. Eu égard aux observations indiquant qu'une partie des riverains est exposée à des nuisances sonores, la commission d'enquête souhaiterait disposer d'un inventaire précis des mesures envisagées pour réduire ces nuisances en ce qui concerne par exemple la nature des revêtements, la localisation et la caractérisation de protections phoniques ou toute autre mesure susceptible de contribuer à limiter ou contenir les émissions sonores.

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

Voie cyclable

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

Aire concernée par la DUP

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

Localisation des mesures compensatoires

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

Pour l'ensemble des observations formulées par le public et pour ses propres questionnements, la commission d'enquête apprécierait que le porteur du projet apporte les réponses les plus informatives possibles.

Besançon, le 11 avril 2024



Pierre-Marie Badot
Président de la commission



Jean-François Roth
Membre



Gérard Nérich
Membre