



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

*Liberté
Égalité
Fraternité*



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

DOSSIER DE CONCERTATION

JUIN 2022



SOMMAIRE

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

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

CADRE RÉGLEMENTAIRE ET OBJET DE LA CONCERTATION



Le territoire de la concertation

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Pour s'informer sur le projet

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

Pour échanger avec le maître d'ouvrage

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

Pour faire part de son avis par écrit

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

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

LE PROJET EN QUELQUES MOTS

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

Le projet est porté par l'État.

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

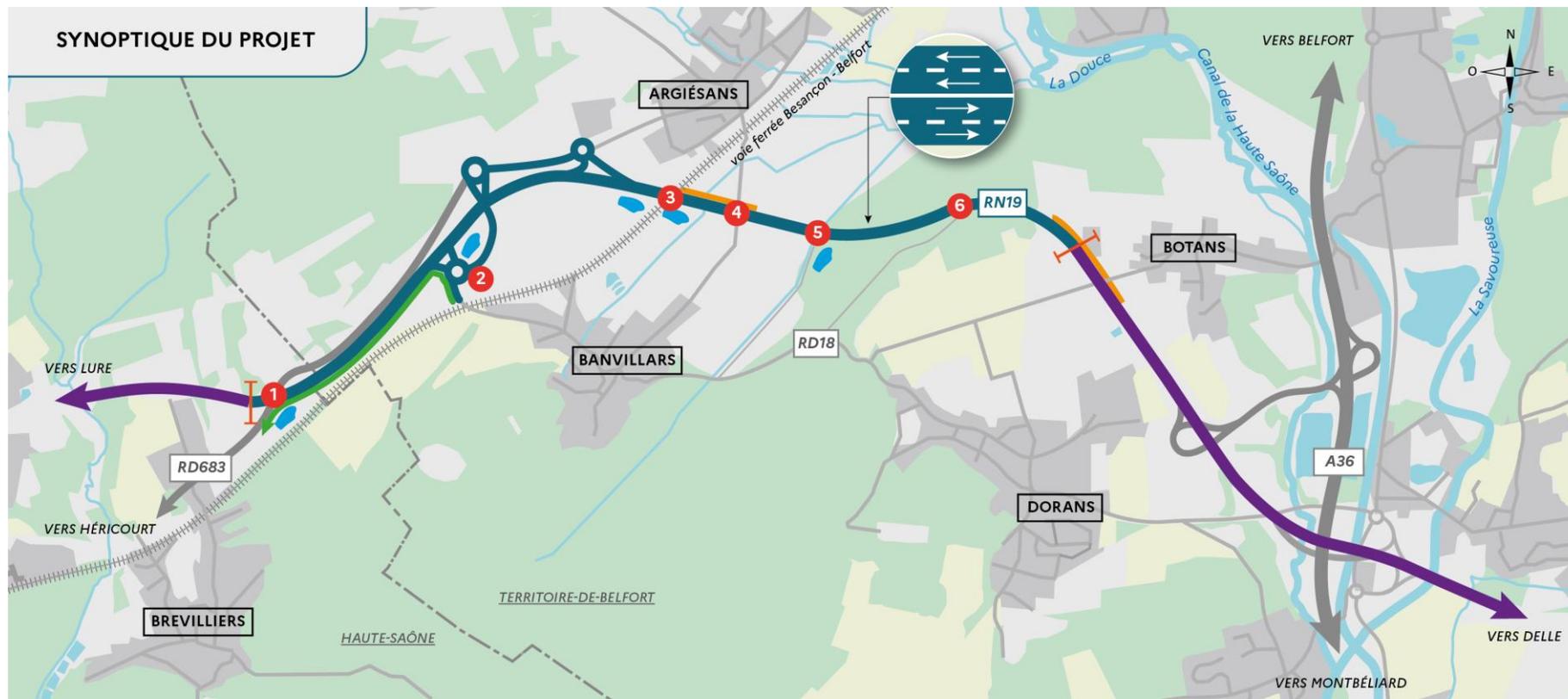
- de **renforcer la sécurité et le niveau de service** pour les usagers ;
- de **maintenir une desserte fine** des communes tout en contribuant au **développement socio-économique local** ;
- d'**améliorer l'insertion environnementale** de l'infrastructure.

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

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

LA SITUATION DU PROJET





LÉGENDE :

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

LES OUVRAGES MODIFIÉS AVEC LE PROJET :

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

LA RN19 AUJOURD'HUI ENTRE HÉRICOURT ET SEVENANS

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



LES ACTEURS DU PROJET

Le maître d'ouvrage

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

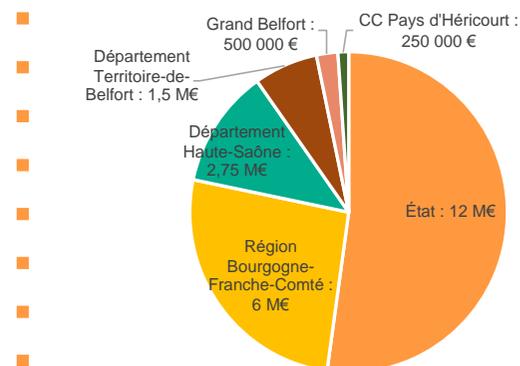
La DREAL met en œuvre, sous l'autorité du Préfet de région, les politiques publiques du ministère de la Transition écologique (transport routier, climat, transition énergétique et bas carbone, urbanisme et aménagement du territoire, biodiversité et paysage, dialogue environnemental) et du ministère de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

Les partenaires cofinanceurs

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

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

RÉPARTITION DES 23 M€ (PROTOCOLE DE 2020)



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



1. CONTEXTE ET OBJECTIFS DU PROJET

1.1. LA SECTION HÉRICOURT-SEVENANS AUJOURD'HUI

1.1.1. Une section bidirectionnelle sans séparateur central

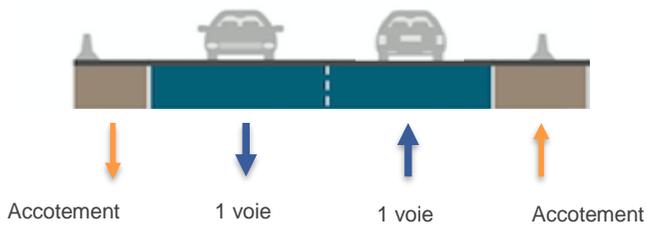
La section entre Héricourt et Sevenans, qui fait l'objet du projet d'élargissement, se situe entre des sections de la RN19 déjà aménagées à 2 x 2 voies à l'Ouest et à l'Est, comme le montre la carte ci-contre.

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

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

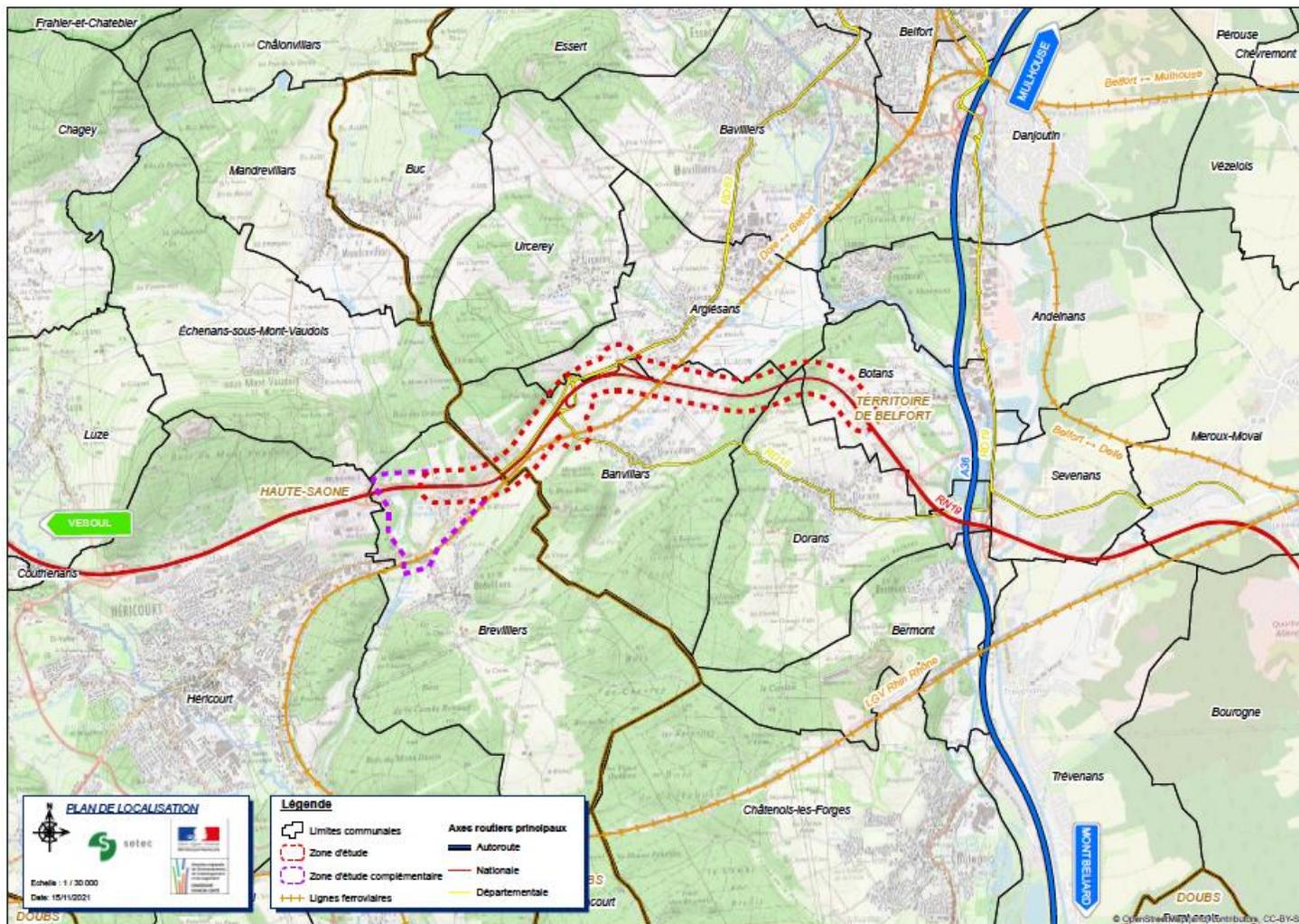


LE PROFIL EN TRAVERS DE L'INFRASTRUCTURE



LA DÉLIMITATION DU PROJET

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

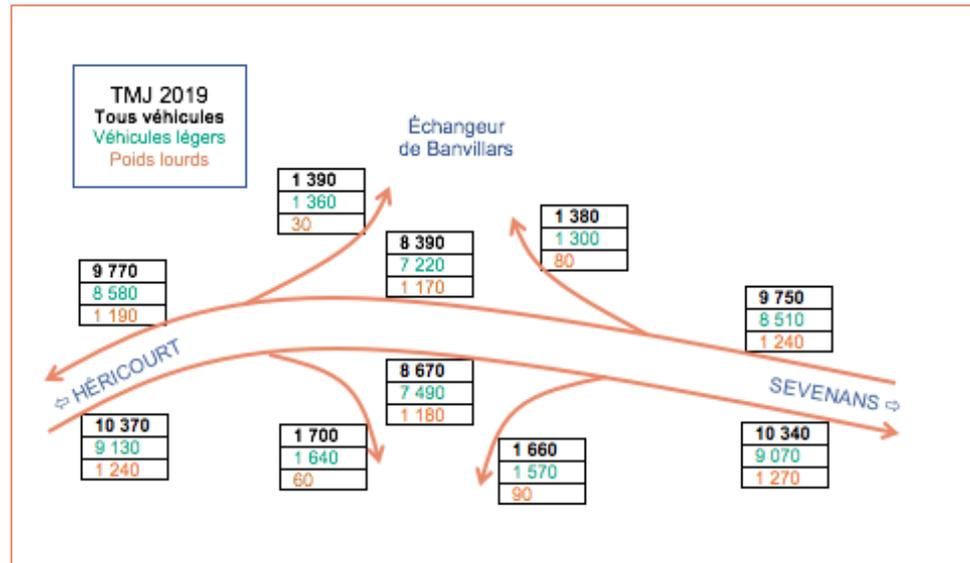


1.1.2. Des trafics élevés et une saturation attendue dans les 20 ans

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

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

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



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

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

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

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

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

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

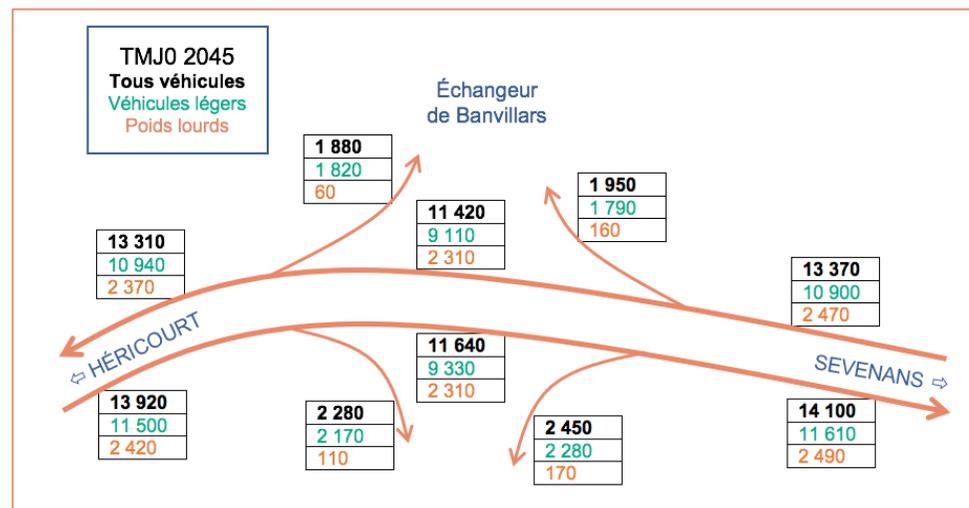
En revanche, l'évolution des trafics sans le projet à l'horizon de 20 ans (2045), basée sur des hypothèses de croissance tendancielle (notamment l'évolution socio-démographique du territoire), montre que la section courante entre Héricourt et Sevenans connaîtra un trafic de 13 000 à 14 000 véhicules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

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

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

LES HYPOTHÈSES DE TRAFICS EN 2045

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



1.1.3. Un nombre d'accidents préoccupant

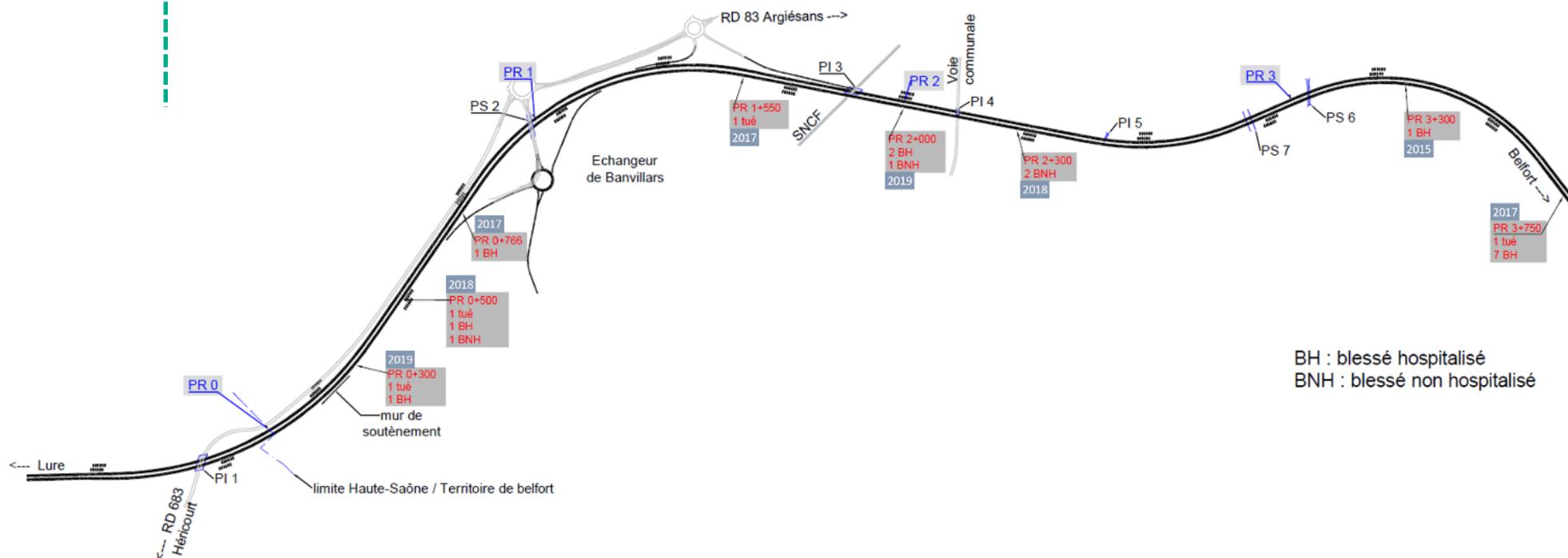
La section de la RN19 entre Héricourt et Sevenans est particulièrement accidentogène par rapport aux autres sections de l'itinéraire Lure-Delle. Elle concentre une grande partie des accidents. Ainsi 9 accidents sont comptabilisés entre 2014 et 2019, mettant en cause 20 véhicules (dont 2 poids lourds,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

La concentration d'accidents s'explique ainsi par :

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

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

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



1.1.4. La nécessité d'une mise aux normes environnementales

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

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

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



1.2. TROIS OBJECTIFS POUR RÉPONDRE AUX ENJEUX ET AUX BESOINS

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

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

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

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

LA GARE DE BELFORT-MONTBÉLIARD TGV

(source : Jérôme IBY/Wikimedia Commons)



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

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

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

1.2.3. Améliorer l'insertion environnementale de l'infrastructure

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

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

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

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

L'HÔPITAL NORD FRANCHE-COMTÉ

(source : Espirat/Wikimedia Commons)



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

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

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

2. LA VARIANTE PRÉSENTÉE À LA CONCERTATION

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

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

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

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

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

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

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

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

Déblai et remblai

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



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

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

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

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

LE TRACÉ INITIAL DU GIRATOIRE SUD



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



2.2. LES CARACTÉRISTIQUES DE LA VARIANTE RETENUE

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

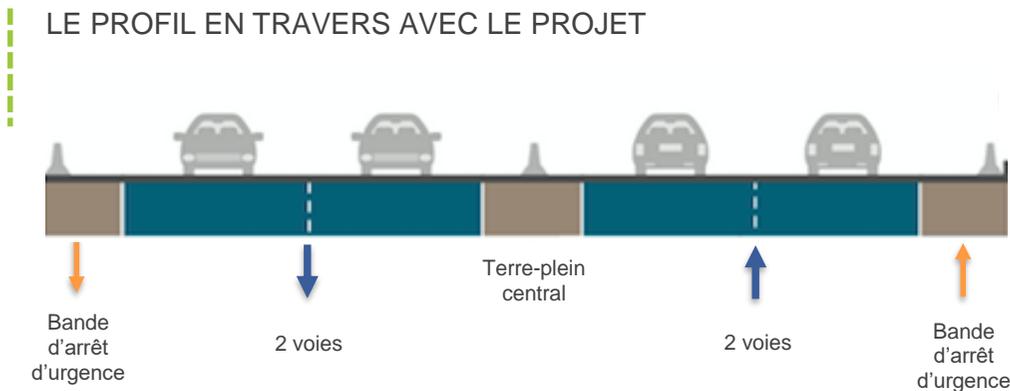
La section Héricourt-Sevenans sera aménagée à 2 x 2 voies pour répondre aux enjeux de sécurité (par la mise en place d'un terre-plein central) et pour mettre l'infrastructure en cohérence avec les trafics, y compris les trafics attendus d'ici à 20 ans (par l'ajout d'une voie supplémentaire par sens de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

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

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

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

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



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



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

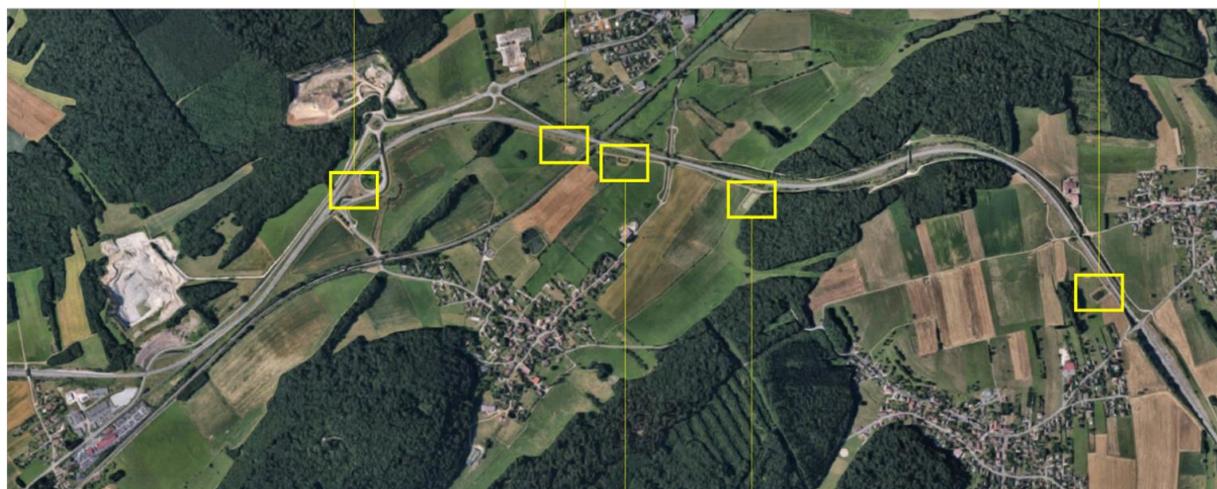
Une mise aux normes environnementales est nécessaire pour remédier aux problématiques actuelles de la collecte et du traitement des eaux de ruissellement de la chaussée (bassins désormais non étanches, système de collecte localement détérioré).

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

Les bassins seront clôturés pour éviter les intrusions.

LES CINQ BASSINS DU SYSTÈME D'ASSAINISSEMENT ACTUEL

(source : googlemap)

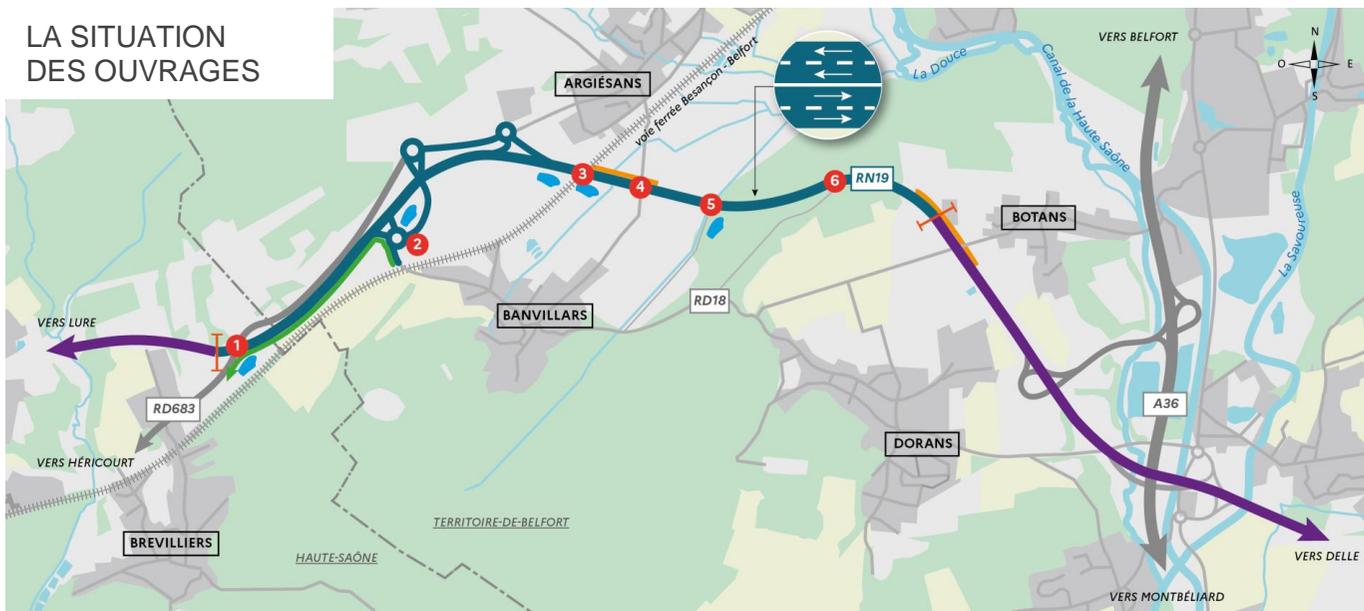


2.2.3. Les ouvrages d'art

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

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

LA SITUATION DES OUVRAGES



LÉGENDE :

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

LES OUVRAGES MODIFIÉS AVEC LE PROJET :

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

► ZOOM SUR L'ÉCHANGEUR DE BANVILLARS

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

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

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

► ZOOM SUR LE PASSAGE SUPÉRIEUR CHEMIN COMMUNAL

LE PASSAGE MIXTE AUJOURD'HUI



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

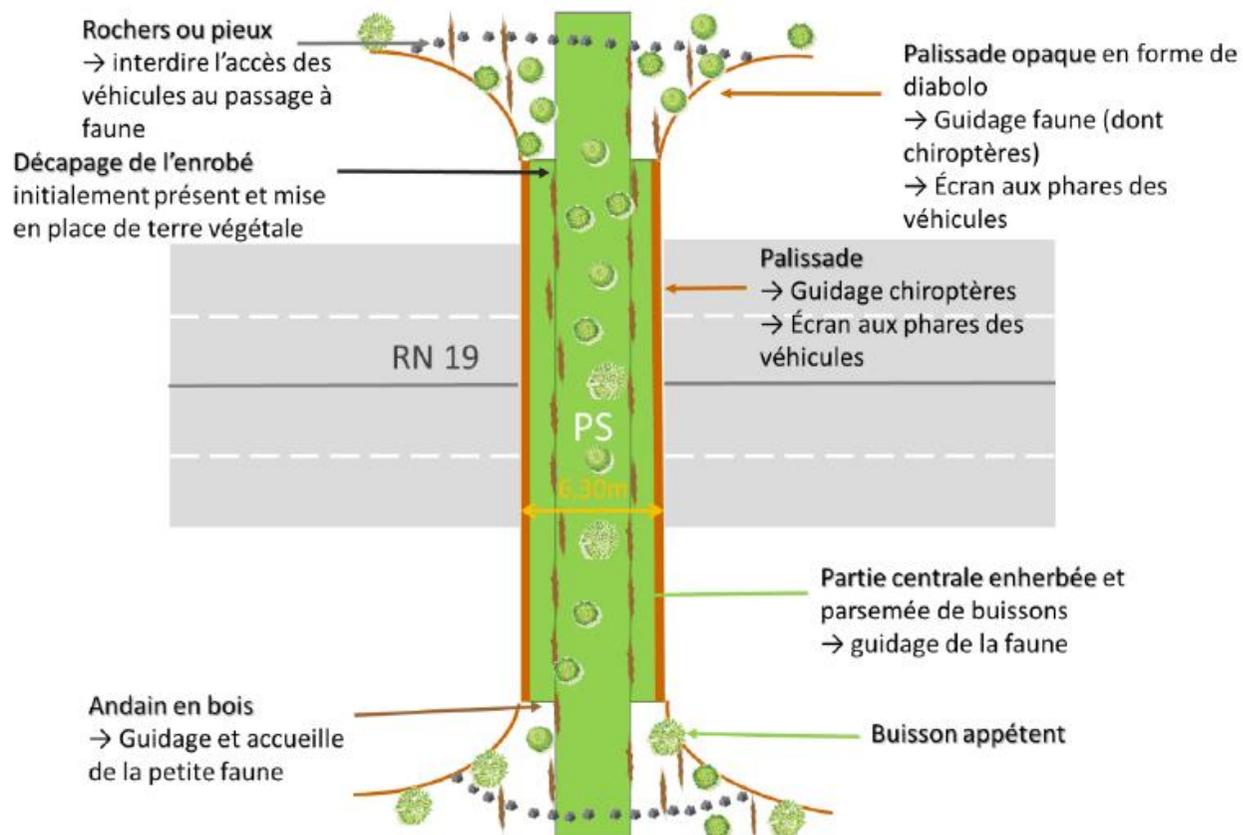
Il sera requalifié en passage à faune spécifique afin d'améliorer le franchissement sécurisé de la RN19 par les animaux, selon les principes indicatifs présentés en page suivante.

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

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

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

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



2.2.4. Les protections contre le bruit

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

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

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



2.2.5. Un aménagement connexe : la piste cyclable

LA PISTE CRÉÉE AVEC LE PROJET (en vert)



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

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

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

LES VARIANTES ÉTUDIÉES POUR LA PISTE CYCLABLE



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

3.1. LES PRINCIPAUX ENJEUX POUR LE MILIEU HUMAIN

3.1.1. Les besoins de foncier

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

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

3.1.2. Les nuisances sonores

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

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

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



La prise en compte du bruit

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

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

3.1.3. La qualité de l'air

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

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

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

3.1.4. L'accidentologie

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

3.2. LES PRINCIPAUX ENJEUX POUR LES MILIEUX NATURELS

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

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

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

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

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

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

3.2.2. Le risque inondation

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

3.2.3. Les zones humides

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

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

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

Qu'est-ce qu'une zone humide ?

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

LES ZONES HUMIDES AUTOUR DE LA RN19



3.2.4. La biodiversité (faune et flore)

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

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

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

3.2.5. Les continuités écologiques

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

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

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

3.2.6. Le paysage

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

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

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

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



3.3. LES ENJEUX EN PHASE TRAVAUX

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

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

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

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

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

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

3.4. RECHERCHER LA MEILLEURE INSERTION POSSIBLE DU PROJET

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

3.4.1. La séquence « éviter – réduire – compenser »

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

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

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

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

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

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

3.4.2. Les apports de la concertation

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

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

4. ET APRÈS LA CONCERTATION ?



4.1. LE BILAN DE LA CONCERTATION

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

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

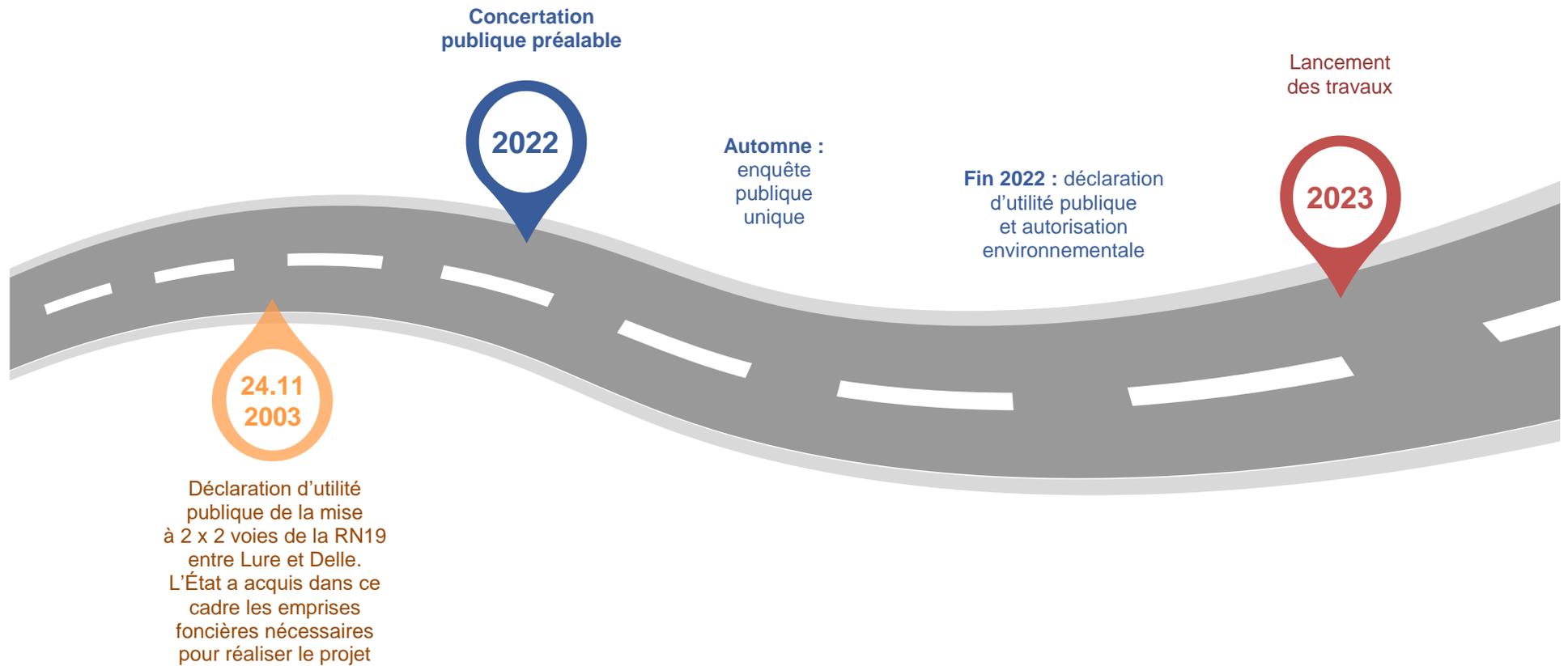
4.2. PROCHAINE ÉTAPE : L'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

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

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

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

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






**PRÉFET
DE LA RÉGION
BOURGOGNE-
FRANCHE-COMTÉ**
*Liberté
Égalité
Fraternité*