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

RN19
HÉRICOURT - SEVENANS

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

## BILAN DE LA CONCERTATION

# SOMMAIRE


1 . LE PROJET SOUMIS À CONCERTATION ..... 5
1.1 . La situation aujourd'hui ..... 5
1.1.1 . L'infrastructure existante ..... 6
1.1.2 . Le trafic ..... 6
1.1.3 . Accidentologie ..... 6
1.1.4 . La nécessité d'une mise aux normes environnementales ..... 6
1.2 . Les objectifs du projet ..... 7
1.3 . La variante présentée à la concertation ..... 7
1.4 . Le coût et le financement du projet ..... 7
1.5 . Les acteurs du projet ..... 8

2 . LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION ..... 9
2.1 . Les objectifs et le périmètre de la concertation ..... 9
2.2 . Le déroulement de la concertation du 18 au 31 juillet 2022 ..... 9
2.2.1 . L'information sur la concertation ..... 9
2.2.2 . L'information sur le projet ..... 10
2.2.3 . Les modalités d'expression des avis ..... 10
2.2.4 . Les modalités d'échanges ..... 10

3 . LE BILAN CHIFFRÉ DE LA CONCERTATION ..... 11
3.1 . Les contributions écrites recueillies ..... 11
3.2 . La participation à la réunion publique ..... 11

4 . LA SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS RECUEILLIES ..... 11
4.1 . La répartition thématique des expressions ..... 11
4.2 . L'opportunité et coût du projet / L'impact de la loi 3Ds ..... 12
4.3 . Les aménagements envisagés ..... 13
4.4 . Les impacts sur le cadre de vie ..... 13
4.5 . Les impacts sur l'environnement ..... 14
4.6 . Le rétablissement des communications ..... 15
4.7 . Les modes actifs/covoiturage ..... 15
4.8 . La concertation publique et les attentes pour la suite du projet ..... 16

5 . LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION ET LES SUITES À DONNER ..... 17
5.1 . Les enseignements de la concertation ..... 17
5.2 . Les suites à donner ..... 17

6 . ANNEXES ..... 18

# 1 . LE PROJET SOUMIS À CONCERTATION

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

*Figure 1: Situation du projet*

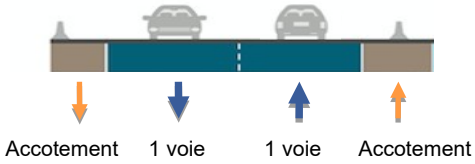
## 1.1 . La situation aujourd'hui

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

*Figure 2: Situation du projet (flèche blanche)*

### 1.1.1 . L'infrastructure existante

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




### 1.1.2 . Le trafic

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

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

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

### 1.1.3 . Accidentologie

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

### 1.1.4 . La nécessité d'une mise aux normes environnementales

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

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

## 1.2 . Les objectifs du projet

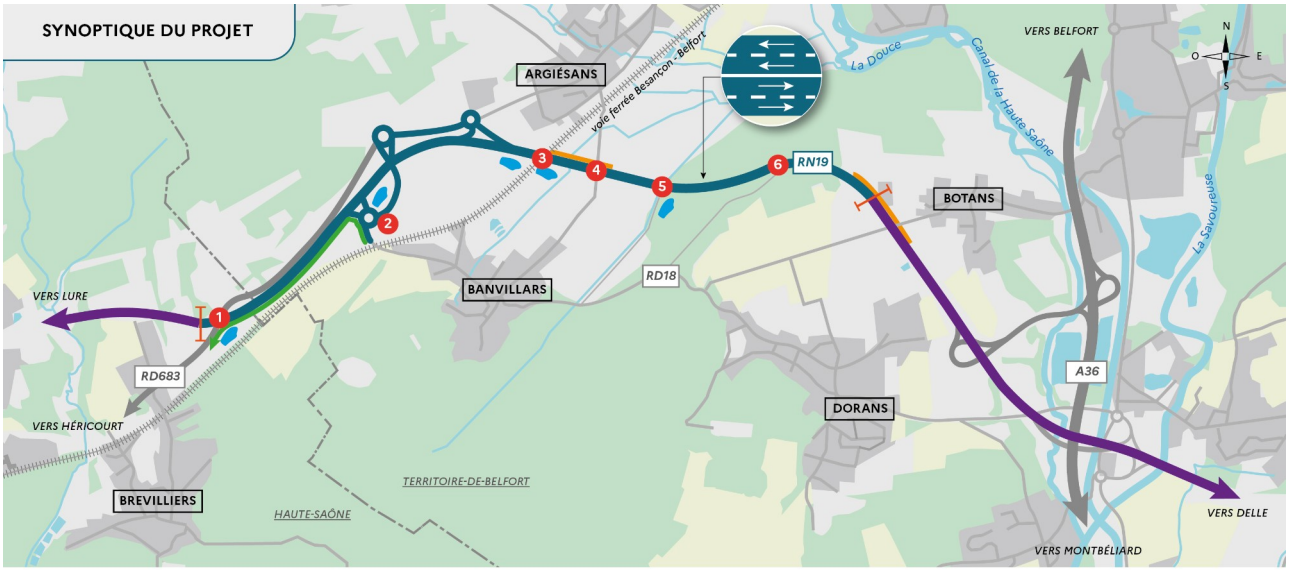
Pour apporter une réponse aux problématiques de la section « Héricourt-Sevenans » de la RN19, l'État étudie en partenariat avec les collectivités, son aménagement avec les objectifs suivants :

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

## 1.3 . La variante présentée à la concertation

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

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




**LÉGENDE :**

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

**LES OUVRAGES MODIFIÉS AVEC LE PROJET :**

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

## 1.4 . Le coût et le financement du projet

Le coût à terminaison du projet est estimé à environ 32 millions d'euros courants toutes taxes comprises. Le projet est cofinancé par l'État et les collectivités partenaires.
Le financement du projet a fait l'objet d'un protocole spécifique en date du 7 février 2020 pour un montant de 23 M€. Le complément de financement a vocation à être obtenu dans le cadre du volet mobilité 2023-2027 du Contrat de Plan État-Région 2021-2027.

## 1.5 . Les acteurs du projet

### La maîtrise d'ouvrage : l'État – DREAL

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

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

### Les collectivités partenaires

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

# 2 . LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION

La concertation publique préalable du projet d'aménagement à 2 × 2 voies de la RN19 entre Héricourt et Sevenans est régie par le code de l'environnement (articles L.121-15 à L.121-21 et R.121-19 à R.121-27).
Elle a été réalisée conformément aux dispositions envisagées par le maître d'ouvrage décrites dans la déclaration d'intention afférente au projet tel que prévu par l'article L.121-18 du code de l'environnement.
Elle s'inscrit dans un processus devant conduire le cas échéant à une déclaration d'utilité publique (DUP) après enquête publique.

Le projet d'aménagement de la RN19 entre Héricourt et Sevenans a déjà fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en 2003. Toutefois, l'évolution des normes de conception routière rend nécessaire l'acquisition de foncier supplémentaire par rapport aux emprises déjà acquises dans le cadre du projet élaboré en 2003.
Le projet d'aménagement à 2 × 2 voies de la RN19 entre Héricourt et Sevenans fera donc l'objet d'une enquête publique unique préalable à une nouvelle déclaration d'utilité publique et à l'obtention de l'autorisation environnementale, conformément aux dispositions des articles L123-6 et R123-7 du code de l'environnement.

## 2.1 . Les objectifs et le périmètre de la concertation

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

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

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

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

### 2.2.1 . L'information sur la concertation

**Communiqué de presse**

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

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

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

### Communication des collectivités

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

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

### Le site internet du maître d'ouvrage

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

#### 2.2.2 . L'information sur le projet

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

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

#### 2.2.3 . Les modalités d'expression des avis

### Les registres

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

### L'adresse courriel

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

### L'adresse postale

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

#### 2.2.4 . Les modalités d'échanges

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

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

# 3 . LE BILAN CHIFFRÉ DE LA CONCERTATION

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

## 3.1 . Les contributions écrites recueillies

Huit contributions écrites ont été recueillies :

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

## 3.2 . La participation à la réunion publique

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

# 4 . LA SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS RECUEILLIES

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

## 4.1 . La répartition thématique des expressions

À l'issue de l'analyse des contributions recueillies (pour mémoire 8 contributions écrites et environ 30 interventions au cours de la réunion publique), sept principales thématiques d'expression ont été identifiées et sont développées dans les pages qui suivent.
Le tableau ci-dessous présente le nombre de fois où ces sept thématiques sont présentes dans les contributions (les contributions portent très fréquemment sur plusieurs thématiques).

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

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

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

### Des avis favorables pour le projet routier

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

**►Réponse du maître d'ouvrage**

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

### Le parti d'aménagement

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

**►Réponse du maître d'ouvrage**

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

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

### Une inquiétude sur la poursuite du projet

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

**►Réponse du maître d'ouvrage**

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

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

## 4.3 . Les aménagements envisagés

### Les équipements prévus

Un contributeur indique qu'« *il faudrait mettre un ou des panneaux à message variable, cela serait utile avant un nœud de circulation important (échangeur)* ».
Un autre contributeur met en avant les risques liés à la covisibilité de la RN19 et de la RD683.

**►Réponse du maître d'ouvrage**

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

### La vitesse sur le futur aménagement

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

**►Réponse du maître d'ouvrage**

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

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

### Les dispositifs de protection contre le bruit

cf. Partie 4.4

### Le passage grande faune

cf. Partie 4.5

## 4.4 . Les impacts sur le cadre de vie

### Les nuisances sonores dues à l'infrastructure

De nombreuses contributions ont trait à la prise en compte des nuisances acoustiques de l'infrastructure, notamment des questionnements sur protections acoustiques prévues dans le cadre du projet, sur les modalités de réalisation (état des lieux, paramètres de modélisation, horizon d'étude) et les résultats de l'étude acoustique effectuée dans le cadre du projet.
De nombreuses remarques font état d'un niveau sonore ressenti actuellement significatif, comme sur Botans où il est fait mention de « *plus de bruit, encore plus de nuisances sonores pour le village déjà encerclé par les routes* » et où il est demandé « *un renforcement des protections contre le bruit* ».
Sur Banvillars, il est indiqué que « *les nuisances sonores sont réelles et seront majorées par l'augmentation de la vitesse* ». Par conséquent, « *la mise en place de protection acoustiques coté Banvillars […] semblerait nécessaire.* ».
Sur Banvillars, il est également mentionné que le bruit de la RN19 est perceptible sur la partie haute du village.

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

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

**►Réponse du maître d'ouvrage**

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

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

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

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

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

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

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

**La pollution de l'air**

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

**►Réponse du maître d'ouvrage**

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

## 4.5 . Les impacts sur l'environnement

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

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

**►Réponse du maître d'ouvrage**

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

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

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

## 4.6 . Le rétablissement des communications

### Le passage Grande Faune

De nombreux questionnements ont été émis concernant la requalification du passage supérieur du bois de Fays en passage pour la grande faune, et ce d'autant plus que cette requalification s'accompagne de l'interdiction de l'ouvrage à la circulation des engins motorisés.
Les observations émises portent d'une part, sur l'opportunité d'aménager l'ouvrage existant considérant que celui-ci est déjà utilisé par la faune et d'autre part, sur la nécessité de fermer l'ouvrage à la circulation des véhicules motorisés.

**►Réponse du maître d'ouvrage**

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

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

### La circulation des engins agricoles

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

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

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

**►Réponse du maître d'ouvrage**

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

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

## 4.7 . Les modes actifs/covoiturage

### La piste cyclable

Concernant la piste cyclable prévue au projet, les intervenants regrettent de manière générale que celle-ci ne soit pas réalisée intégralement. Dans le même esprit, le choix d'interrompre la piste cyclable au niveau du futur giratoire du demi diffuseur sud de Banvillars est interrogé. La prolongation de l'aménagement a minima jusqu'au demi-diffuseur sud est demandée.
D'autre part, il est signalé des questions relatives à la sécurité des cyclistes au niveau de la jonction de la piste prévue et du futur giratoire mais également sur la RD 18 au niveau de l'ouvrage de franchissement de la voie SNCF.

**►Réponse du maître d'ouvrage**

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

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

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

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

**Covoiturage**

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

**►Réponse du maître d'ouvrage**

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

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

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

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

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

**►Réponse du maître d'ouvrage**

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

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

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

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

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

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

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

## 5.1 . Les enseignements de la concertation

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

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

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

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

## 5.2 . Les suites à donner

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

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

L'étude d'impact sur l'environnement, qui sera présentée dans le dossier d'enquête publique, aura vocation à étudier les impacts du projet tout en précisant les mesures d'évitement, de réduction et le cas échéant de compensation des incidences du projet.
. Elle permettra d'apporter des réponses précises aux questions posées lors de la concertation, notamment pour ce qui concerne la prise en compte du bruit, de la qualité de l'air et des enjeux pour les milieux naturels.

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

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

En outre, il organisera des échanges et une concertation spécifique sur l'aménagement de la piste cyclable avec l'ensemble des acteurs concernés.
Le dossier d'enquête publique présentera de manière détaillée et approfondie les aménagements envisagés sur la section « Héricourt-Sevenans » de la RN19. Il apportera des réponses sur l'organisation des travaux et les mesures permettant de réduire les gênes pour les habitants et les usagers de la RN19 lors de cette étape de réalisation.

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

# 6 . ANNEXES

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

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

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

RN19

HÉRICOURT - SEVENANS

PRÉFET
DE LA RÉGION
BOURGOGNE-
FRANCHE-COMTÉ

*Liberté*
*Égalité*
*Fraternité*

PRÉFET
DE LA RÉGION
BOURGOGNE
FRANCHE-COMTÉ

*Liberté*
*Égalité*
*Fraternité*

**Direction régionale de l'environnement,**
**de l'aménagement et du logement**
**Bourgogne-Franche-Comté**

RN19
HÉRICOURT - SEVENANS

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

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

**Participants :**
- environ 40 personnes

**Durée de la réunion :**
- environ 2 heures (de 18h30 à 20h30)

Les avis retranscrits ne sont pas nominatifs.
Les discussions et les réponses ont été synthétisées par thèmes.
- Thématique sur le bruit ;
- Thématique sur le parti d'aménagement ;
- Thématique sur le Passage Grande faune (PGF) ;
- Thématique Piste cyclable ;
- Thématique Financement ;
- Thématique sur la Loi relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale (Loi 3Ds) ;
- Thématique diverses.

# Thématiques sur le Bruit

**Intervention du public**
Quelles études sur le bruit ont été réalisées ?
Le modèle prend il en compte la vitesse ?
Quelles seront les protections mises en place dans le cadre du projet ?
Comment sont implantés les capteurs ? Qui décide de leur implantation ?

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

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

Le modèle acoustique prend effectivement en compte l'augmentation de la vitesse maximale autorisée de 80 à 110 km/h qui interviendra après le passage en 2 × 2 voies.
Ces études ont montré que le maintien des protections acoustiques existantes était suffisant pour assurer le respect de la réglementation sur le bruit, c'est-à-dire un niveau sonore inférieur à 60 dB de jour.
L'objectif du maître d'ouvrage est le respect de la réglementation de sorte à avoir une référence claire. Le maître d'ouvrage est conscient que le bruit est une thématique importante et peut être perçu différemment selon les personnes. La référence à la réglementation permet d'avoir un cadre clair et commun sur les opérations routières pour prendre en compte cette nuisance.

L'implantation des capteurs dont les mesures sont utilisées pour caler et valider le modèle acoustique est déterminée par le bureau d'étude spécialisé en acoustique.
Ces capteurs sont implantés à l'extérieur des habitations conformément aux normes en vigueur.

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

**Réponse du maître d'ouvrage**
L'étude acoustique sera intégralement disponible dans le dossier de déclaration d'utilité publique.
Le maître d'ouvrage souligne également que cette étude sera examinée par l'autorité environnementale dans le cadre de son avis sur le dossier.

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

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

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

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

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

**Réponse du maître d'ouvrage :**
Les écrans acoustiques sont dimensionnés en fonction des résultats de l'étude acoustique de chaque infrastructure.
Les écrans actuels sur la RN19 sont suffisants pour assurer le respect de la réglementation.

**Intervention du public**
Des mesures sont-elles effectuées après travaux ? À quelles échéances ?

**Réponse du maître d'ouvrage :**
Le maître d'ouvrage indique qu'une campagne de mesures est généralement réalisée immédiatement après travaux pour vérifier la performance des murs acoustiques et la validité des résultats du modèle acoustique.
Cette démarche permet de valider le modèle et donc de s'assurer sans mesure supplémentaire que les objectifs réglementaires seront atteints à moyen et long termes.

## Thématique sur le parti d'aménagement

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

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

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

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

**Réponse du maître d'ouvrage :**
Le maître d'ouvrage indique que les acquisitions foncières nécessaires au projet (hors compensation éventuelles) sont d'environ 1 hectare. L'immense majorité étant située au niveau du demi-diffuseur sud de Banvillars.
Les autres acquisitions sont rendues nécessaires par la modification des règles de conception routière qui ont, par exemple, modifié les rayons minimaux des courbes.

## Thématique sur le Passage Grande faune (PGF)

**Intervention du public**

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

**Réponse du maître d'ouvrage :**

Le maître d'ouvrage indique qu'une étude sur la fréquentation du pont dans le bois de Fays et du boviduc à la lisière du bois de Fays a été réalisée avec la mise en place de pièges photographiques.
Cette étude a montré que le pont était fréquenté de manière satisfaisante par des petits mammifères : blaireau, renard, chat forestier, lièvre et chevreuil. Le boviduc quant à lui, l'est dans une moindre mesure.
L'amélioration de la continuité écologique sur la section et particulièrement sur le bois de Fays est un objectif du projet. Le maître d'ouvrage indique que la proposition concernant le passage grande faune est le résultat d'un compromis entre les exigences environnementales et les contraintes du projet. Dans le même esprit le projet vise l'amélioration du boviduc. Ce dernier sera également modifié pour éviter les phénomènes de stagnation d'eau préjudiciables au passage de la faune.

**Intervention du public**

Pourquoi interdire la circulation, car les animaux passent déjà par l'ouvrage ?
L'interdiction à la circulation du passage grande faune concerne-t-elle tous les véhicules ?
Quelle est la longueur de l'itinéraire alternatif ?
Qui est responsable de l'entretien des chemins d'exploitation ?

**Réponse du maître d'ouvrage :**

L'interdiction à la circulation du pont est rendue nécessaire par les adaptations réalisées sur l'ouvrage avec notamment le remplacement du revêtement actuel par un rechargement de terre végétale qui permettra d'améliorer l'attractivité du passage pour la faune. Cet aménagement est issu des discussions préalables du maître d'ouvrage avec les services en charge de l'instruction du dossier au titre de l'environnement.
L'interdiction concernerait la circulation des véhicules à moteur.
Le maître d'ouvrage prévoit la mise en place d'un itinéraire alternatif par les chemins d'exploitation longeant la RN19 et par le passage sous la RN19 réalisé dans le cadre des travaux d'aménagement du nœud autoroutier sur la commune de Botans.
L'allongement de l'itinéraire serait d'environ 2 km.
Sur les sujets environnementaux, l'État doit être exemplaire et concilier tous les enjeux. La solution proposée est, au sens du maître d'ouvrage, un optimum du point de vue de l'environnement, des contraintes techniques et financières.

**Intervention du public**

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

**Réponse du maître d'ouvrage :**

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

**Intervention du public**

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

**Réponse du maître d'ouvrage :**

Le maître d'ouvrage indique que les services en charge de l'instruction du dossier ont été étroitement associés au projet dès le début des études.
Ceux-ci réservent cependant leur avis définitif au dépôt du dossier officiel.

# Thématique Piste cyclable

**Intervention du public**

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

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

**Réponse du maître d'ouvrage :**

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

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

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

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

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

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

**Intervention du public**

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

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

**Réponse du maître d'ouvrage :**

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

**Intervention du public**

Il est demandé le coût du tronçon de piste cyclable.

**Réponse du maître d'ouvrage :**

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

**Intervention du public**

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

**Réponse du maître d'ouvrage :**

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

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

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

## Thématique Financement

**Intervention du public**
Il est demandé si le financement de l'opération est arrêté.

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

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

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

**Réponse du maître d'ouvrage :**
Actuellement, aucun transfert n'est acté. Le maître d'ouvrage assure le portage du projet normalement, notamment en vue de l'obtention des autorisations administratives.
Si transfert il y a, il n'impactera a priori pas le projet.

## Thématique diverses

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

**Réponse du maître d'ouvrage :**
Le maître d'ouvrage prend note de la demande.

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

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

**Intervention du public**
Existe-t-il une norme quant à l'émission de poussières ?

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

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

**Réponse du maître d'ouvrage :**
Cette problématique de co-visibilité des voiries a été prise en compte et fera l'objet de dispositions particulières.

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

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

**Intervention du public**
Quelle sera la vitesse autorisée après travaux ?
La vitesse sera-t-elle maintenue à 110 km/h au niveau de l'échangeur ou laissée à 70 km/h ?

**Réponse du maître d'ouvrage**
La vitesse maximale autorisée sera de 110 km/h sur toute la section. La géométrie de la route a été définie en conséquence.

**Intervention du public**
Est-il possible de baisser la vitesse au niveau de Dorans ?

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

**Intervention du public**
Est-il possible d'autoriser la circulation des tracteurs sur la route nationale ?

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

**Intervention du public**
Des tirs de mines sont-ils prévus en phase travaux ?

**Réponse du maître d'ouvrage**
Il n'est pas prévu de tir de mines dans le cadre du projet.

**Intervention du public**
Quelle est la différence entre la concertation et l'enquête publique ?

**Réponse du maître d'ouvrage**
Le projet doit faire l'objet de plusieurs étapes de concertation.
La concertation avec le public est la première phase de ces concertations. Dans un second temps, le projet sera soumis pour avis aux « services » au sens large (agences de l'État, concessionnaires de réseaux, chambres consulaires, services de l'État, services de secours, etc.).
Enfin, l'enquête publique unique, réalisée au titre du code de l'environnement et du code de l'expropriation, permettra au public de s'exprimer de manière formelle sur le projet. Cette enquête publique sera pilotée de manière indépendante par un commissaire enquêteur qui émettra un avis à destination de l'autorité compétente (le préfet) sur la suite à donner au projet.

**Intervention du public**

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

**Réponse du maître d'ouvrage**

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

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