



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

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

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

# **Déclaration d'intention**

(Articles L.121-18 et R.121-25 du Code de l'environnement)

**Projet d'aménagement à 2x2 voies  
de la RN19 entre Héricourt et  
Sevenans**

## Sommaire

I Introduction.....	3
I.1 Article L121-19 du code de l'environnement.....	3
II Les motivations et raisons d'être du projet.....	3
II.1 Historique du projet.....	3
II.2 Les objectifs du projet.....	4
III Le programme de l'opération de la mise à 2 × 2 voies de la RN19 entre Héricourt et Sevenans.....	4
IV Liste des communes correspondant au territoire susceptible d'être affecté par le projet.....	6
V Aperçu des incidences potentielles sur l'environnement.....	7
V.1 Climat.....	7
V.2 Eaux superficielles.....	7
V.3 Eaux souterraines.....	8
V.4 Zones humides.....	8
V.5 Risques naturels.....	9
V.6 Milieu naturel.....	10
V.6.1. Biodiversité.....	10
V.6.2. Continuité écologique.....	10
V.7 Paysage.....	10
V.8 Impact Qualité de l'air.....	10
V.9 Impact bruit.....	10
V.10 Impact foncier.....	11
V.11 Impact risque technologique.....	11
V.12 Impact Population/Santé.....	11
V.13 Impact milieu humain.....	12
VI Solutions alternatives envisagées.....	13
VII Modalités de concertation préalable du public déjà envisagées.....	14

## I Introduction

Le projet d'aménagement à 2 × 2 voies de la RN19 entre Héricourt et Sevenans fait l'objet d'étude en vue de la réalisation de travaux soumis préalablement à des autorisations administratives au titre du code de l'environnement et à une procédure de déclaration d'utilité publique au titre du code de l'expropriation. L'État, maître d'ouvrage, envisage de conduire une concertation sur cette opération.

Pour les projets dont le coût est supérieur à 5 M€ HT et pour lesquels le maître d'ouvrage décide de ne pas avoir recours à un garant désigné par la Commission Nationale du débat Public (CNDP), une déclaration d'intention doit être effectuée (article L 121-18 du code de l'environnement).

Cette déclaration d'intention doit permettre à l'autorité compétente, en l'espèce le préfet, d'arrêter l'opportunité et le cas échéant, les modalités de la concertation préalable. Cette décision est arrêtée dans un délai de deux mois suivant la publication de la déclaration d'intention. Ce délai permet notamment l'exercice d'un droit d'initiative citoyenne qui donne la possibilité à tout citoyen<sup>1</sup>, association agréée pour la protection de l'environnement <sup>1</sup>, ou encore collectivité <sup>1</sup> de demander au préfet l'organisation d'une concertation préalable répondant aux exigences de la réglementation.

Pour les projets, le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable rend publique la déclaration d'intention par le biais d'un affichage dans les mairies des communes mentionnées au 3° du I de l'article L. 121-18. L'affichage doit indiquer le site internet sur lequel est publiée la déclaration d'intention.

Le projet envisagé entrant dans ce cadre, l'État publie la déclaration d'intention. La déclaration d'intention est consultable :

- sur les sites des préfectures de Haute-Saône et du Territoire de Belfort,
- sur le site de la DREAL Bourgogne Franche-Comté,
- par voie d'affichage dans les communes concernées par le projet.

## II Les motivations et raisons d'être du projet

Le projet porte sur la mise à 2x2 voies de la RN19 sur 4,5 km entre les actuelles 2x2 voies existantes à l'Ouest dans le département de la Haute-Saône (70) du PR (99+300 au PR 99+600) et à l'Est dans le département du Territoire-de-Belfort (90) du (PR 0+000 au PR 4+300).

### II.1 Historique du projet

L'opération d'aménagement des RN19, ex-RN1019 et de l'ex-RD438 entre Lure Ouest (raccordement avec la RD64) et Delle (frontière suisse) fait partie du projet d'aménagement de la liaison Langres (A31) – Vesoul – Belfort (A36) – Delle (frontière suisse), inscrite en tant que grande liaison d'aménagement du territoire (GLAT) au schéma directeur routier national (SDRN) approuvé par décret n° 92-379 du 1er avril 1992. La RN19 est également inscrite sur la liste des itinéraires européens sous l'appellation E27 et E54.

La mise à 2 × 2 voies de l'axe Lure-Delle, qui comprend la section objet de la présente déclaration d'intention, a été déclarée d'utilité publique par décret du 24 novembre 2003.

Suite à la mise en service du réaménagement de l'échangeur de Sevenans de l'A36 en décembre 2019, l'ensemble de l'itinéraire Lure-Sevenans aura été aménagé à 2 × 2 voies à l'exception de la section entre Héricourt et Sevenans.

---

#### <sup>1</sup> Article L121-19 du code de l'environnement

I. – Le droit d'initiative mentionné au III de l'article L. 121-17 peut être exercé auprès du représentant de l'État par :

1° Un nombre de ressortissants majeurs de l'Union européenne résidant dans le périmètre de la déclaration d'intention égal à 20 % de la population recensée dans les communes du même périmètre, ou à 10 % de la population recensée dans le ou les départements, dans la ou les régions où se trouve tout ou partie du territoire mentionné dans la déclaration d'intention ;

2° Un conseil régional, départemental ou municipal ou l'organe délibérant d'un établissement public de coopération intercommunale dont le territoire est compris en tout ou partie dans celui défini dans la déclaration d'intention ;

3° Une association agréée au niveau national en application de l'article L. 141-1, ou deux associations ou une fédération d'associations agréée (s) au titre de l'article L. 141-1 dans le cadre de la région ou du département dont le territoire est compris en tout ou partie dans celui défini dans la déclaration d'intention.

Un avant-projet sommaire (APS), établi en 2001, a permis d'arrêter le parti d'aménagement objet de la déclaration d'utilité publique (DUP) de 2003. Les emprises correspondantes à ce premier tracé ont été acquises par l'État dans le cadre de la DUP de 2003, dont le délai est désormais échu.

Les études techniques en cours ont révélé la nécessité d'acquérir de nouvelles emprises (environ 1,2 Ha) suite à des modifications de tracé par rapport au projet historique. Il est donc nécessaire de solliciter une nouvelle DUP pour l'acquisition de ces emprises complémentaires (cf Chapitre V.10).

## ***II.2 Les objectifs du projet***

Les motifs de l'utilité publique (DUP du 24 novembre 2003) de l'opération d'aménagement global Lure Delle sont explicités dans le dossier DUP de l'époque :

- Amélioration la sécurité et le niveau de service offert sur la liaison Lure/Delle ;
- Contribuer au développement économique local, en améliorant la desserte et les échanges entre les agglomérations de la Haute-Saône et l'aire urbaine Belfort-Montbéliard-Héricourt ;
- Favoriser le contournement du massif des Vosges par le sud évitant ainsi les zones les plus sensibles de ce massif montagneux ;
- Assurer une mise en conformité de l'itinéraire vis-à-vis de l'environnement ;
- Réduire les nuisances sonores des riverains.

Les objectifs du projet actuel sur la section Héricourt Sevenans reprennent en partie ceux-ci et sont décrits ci-après :

- fluidifier le trafic au niveau de cette section de la RN19 par un passage à 2 × 2 voies en continuité avec les aménagements existants ;
- diminuer l'accidentologie du secteur par la sécurisation du parcours (notamment via une diminution du risque de collision frontale et une mise en cohérence de l'infrastructure avec les vitesses pratiquées) ;
- permettre de maintenir une desserte fine des communes, tout en contribuant au développement socio-économique local ;
- améliorer l'insertion environnementale de l'infrastructure existante (assainissement, continuité écologique).

## **III Le programme de l'opération de la mise à 2 × 2 voies de la RN19 entre Héricourt et Sevenans**

Il est précisé en préambule, que le tracé actuel est conservé, hormis des ajustements mineurs et que l'aménagement en 2 × 2 voies consiste en un élargissement de la route existante coté Nord.

Le projet de transformation à 2 × 2 voies de la RN19 comprend globalement :

- La mise à 2 × 2 voies de la RN19 entre Héricourt et Sevenans, sur 4,5 km, comprenant :
  - Doublement côté Nord ;
  - Mise à niveau des bretelles de l'échangeur de Banvillars.
- L'aménagement de 5 ouvrages d'art :
  - Passage inférieur rétablissant la RD683 ;
  - Passage inférieur rétablissant la ligne SNCF Bâle Mulhouse ;
  - Passage inférieur rétablissant la voies communale entre Banvillars et Argiésans ;
  - Passage inférieur rétablissant un passage à bovins ;
  - Réaménagement du passage supérieur dans le bois de Fays pour le requalifier en Passage Grande Faune.
- La protection de la voie ferrée au Sud du projet et la création d'un mur de soutènement routier au voisinage de celle-ci ;
- Le maintien / rétablissement de trois ouvrages hydrauliques ;
- Le rétablissement de protections acoustiques existantes ;
- La gestion des eaux et assainissement, dont l'optimisation des bassins existants (3 réhabilitations et une suppression de bassin), et la création d'un nouveau bassin sur un secteur non équipé.





Figure 1: Localisation du projet au sein de l'itinéraire Lure-Delle

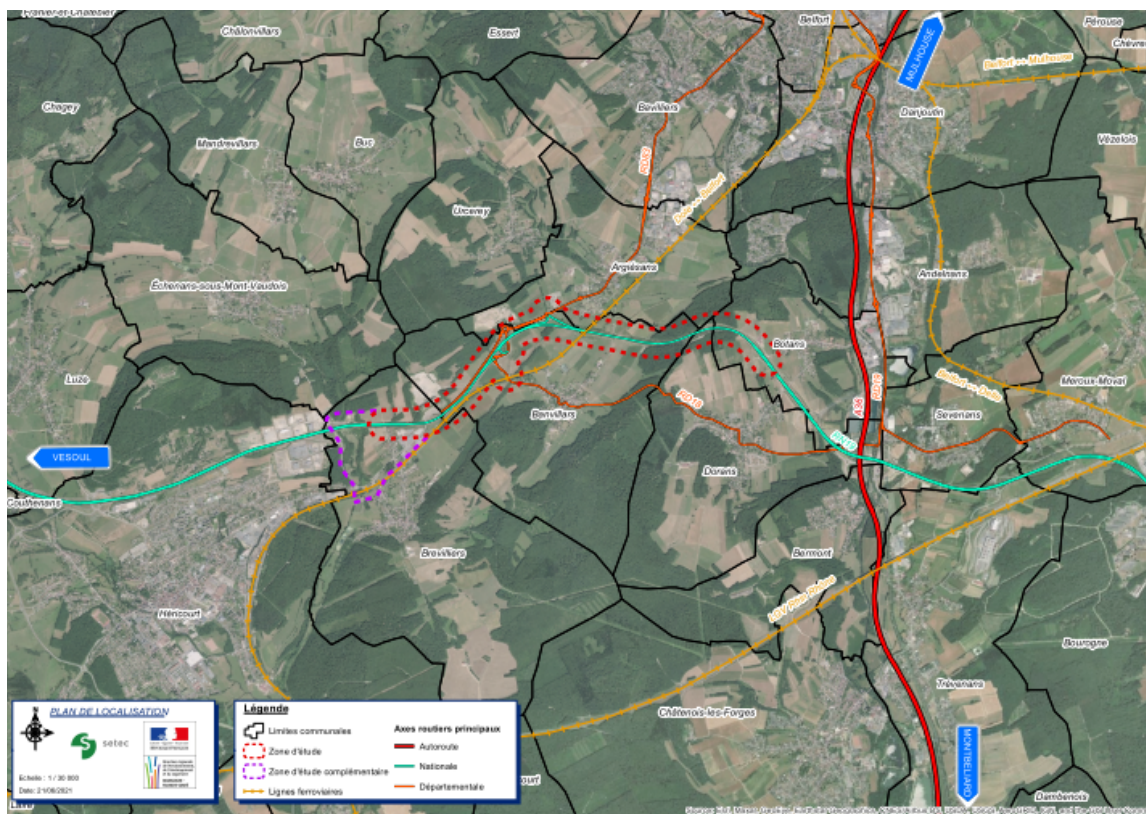


Figure 2: Délimitation du projet

#### **IV Liste des communes correspondant au territoire susceptible d'être affecté par le projet**

Le projet de mise à 2 × 2 voies entre Héricourt et Sevenans vient compléter le tronçon de la RN19 compris entre les deux sections déjà en 2 × 2 voies entre Héricourt et Sevenans. Il débute donc à l'ouest dans le département de la Haute-Saône au niveau du passage supérieur supportant le chemin communal des Combes et se raccorde coté est, à la section à 2 × 2 voies existante aux environs du passage inférieur rétablissant la rue des sources.

Les communes concernées par le projet sont donc d'ouest en est :

- Département de Haute-Saône :
  - commune de Brevilliers ;
- Département du Territoire de Belfort :
  - Banvillars ;
  - Argiésans ;
  - Botans ;
  - Dorans.

## V Aperçu des incidences potentielles sur l'environnement

Les récentes études concernant le projet ont été menées suivant le principe « Éviter-Réduire-Compenser ».

Cette séquence Éviter, Réduire, Compenser (ERC) est le fil conducteur de la bonne intégration du projet dans son environnement. Elle vise à mettre en œuvre des mesures pour éviter les atteintes à l'environnement, réduire celles qui n'ont pu être suffisamment évitées et, si possible, compenser les effets notables qui n'ont pu être ni évités, ni suffisamment réduits. Chaque étape de cette séquence est nécessaire pour intégrer l'environnement dans le projet.

Les incidences du projet présentées ci-après sont établies en prenant en compte les mesures d'évitement et de réduction déjà identifiées à ce stade du projet et seront précisées dans la suite des études.

Concrètement la démarche ERC implique notamment :

- La réalisation d'études environnementales dédiées adaptées à chaque niveau de détail de conception du projet et visant à identifier les enjeux rencontrés pour toutes les thématiques environnementales,
- L'analyse des incidences du projet et la définition des mesures ERC ;
- Plusieurs phases de concertation administrative, avec les services instructeurs en charge de chaque thématique environnementale, afin de partager les méthodes de travail, les hypothèses de dimensionnement des impacts et des mesures ;
- Le dimensionnement de dispositifs techniques spécifiques visant à éviter, réduire et compenser les incidences : précautions en phase chantier, adaptation et optimisation des emprises, etc.

### V.1 Climat

L'évolution climatique attendue présente un enjeu moyen vis-à-vis d'un projet d'infrastructure de transport, celle-ci ne pouvant à elle-seule influencer les données climatiques, mais participe de fait par de l'imperméabilisation potentielle occasionnée.

### V.2 Eaux superficielles

La zone d'étude du projet concernent deux cours d'eau dans le bassin versant de la Savoureuse, des affluents de la Douce, ainsi que le Brevilliers à l'ouest, dans le bassin versant de la Lizaine.

La vulnérabilité des eaux est estimée moyenne sur la zone d'étude.

Le projet prévoit l'extension du réseau séparatif d'assainissement pluvial existant complété par l'optimisation des bassins existants (3 réhabilitations et une suppression de bassin), et la création d'un nouveau bassin sur un secteur non équipé. Ces dispositions vont contribuer à améliorer la protection des milieux naturels.

De plus, les ouvrages hydrauliques de rétablissement présent sur le projet sont déjà dimensionnés pour une 2 x 2 voies, il n'y aura donc pas de travaux en lit mineur ni de modification des cours d'eau existant.

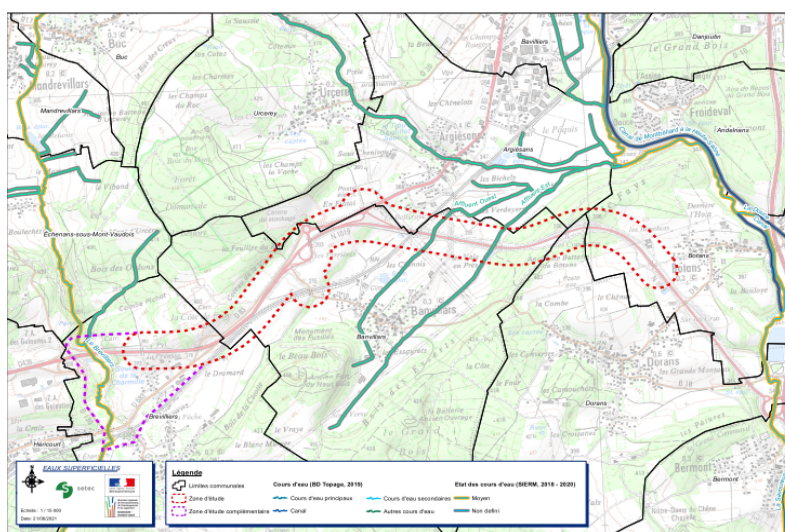


Figure 3: Cours d'eau à proximité du projet



### V.3 Eaux souterraines

L'unique masse d'eau souterraine de la zone d'étude « Calcaires jurassiques septentrional du Pays de Montbéliard et du nord Lomont » (FRDG178) constitue un système aquifère de nature sédimentaire (calcaire). Elle présente en 2013, un « bon » état qualitatif et « bon » état quantitatif.

Aucun captage pour l'Alimentation en Eau Potable (AEP) et périmètre de protection, ni aucun autre usage n'a été repéré au sein de la zone d'étude.

Cependant, des captages AEP et des zones stratégiques de sauvegarde de la ressource en eau ont été localisés à l'aval hydraulique de la masse d'eau.

Les propriétés karstiques du milieu et le caractère libre de la nappe, rendent la diffusion de toute pollution accidentelle facilitée. De ce fait, la vulnérabilité de la masse d'eau souterraine est évaluée comme forte.

Le projet prévoit l'extension du réseau séparatif d'assainissement pluvial existant complété par l'optimisation des bassins existants (3 réhabilitations et une suppression de bassin), et la création d'un nouveau bassin sur un secteur non équipé. Ces dispositions vont contribuer à améliorer la protection des milieux naturels vis-à-vis de la pollution chronique et accidentelle.

### V.4 Zones humides

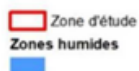
Les zones humides<sup>2</sup> s'étendent sur le territoire de la commune de Banvillars. Elles prennent place de part et d'autre de la RN1019 entre 2 cours d'eau temporaires qui sont traversés par la RN.

Elles représentent, au sein de la zone d'étude, une emprise surfacique de 2,77 ha sur la base du critère alternatif (critère pédologique ou critère végétation).

L'élargissement de l'infrastructure existante n'impactera que marginalement les zones humides.



ELARGISSEMENT RN 1019 - MILIEUX NATURELS ET ZONES HUMIDES  
DELIMITATION DES ZONES HUMIDES



2 Zone humide : Région où l'eau est le principal facteur qui contrôle 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.

Le code de l'environnement précise « 1.-Les critères à retenir pour la définition des zones humides mentionnées au 1° du I de l'article L. 211-1 sont relatifs à la morphologie des sols liée à la présence prolongée d'eau d'origine naturelle et à la présence éventuelle de plantes hygrophiles. Celles-ci sont définies à partir de listes établies par région biogéographique. En l'absence de végétation hygrophile, la morphologie des sols suffit à définir une zone humide. » (R211-108)



## V.5 Risques naturels

Une étude des crues historiques et des aléas du bassin de la Douce sur les départements du Territoire de Belfort et de la Haute-Saône a été menée par le bureau d'étude Ginger Environnement et Infrastructure pour le compte de la DDT90. Elle concerne entre autres les communes de la zone d'étude à savoir les communes d'Argiésans, Banvillars, Botans et Dorans.

Cette étude s'est basée sur la réalisation de cartographies des aléas par commune en considérant le contexte particulier de chaque zone (hydromorphologie, vitesse d'écoulement, hauteur d'eau).

L'assemblage de ces plans localise les affluents de la Douce et celle-ci par rapport à la RN19. La carte des hauteurs d'eau, pour la crue centennale (crue de référence), n'identifie pas de débordement dans le secteur de franchissement de la RN19, hormis une zone de faible surface à 50 m en aval du franchissement de l'affluent n°2 (encadré rouge sur la carte ci-dessous).

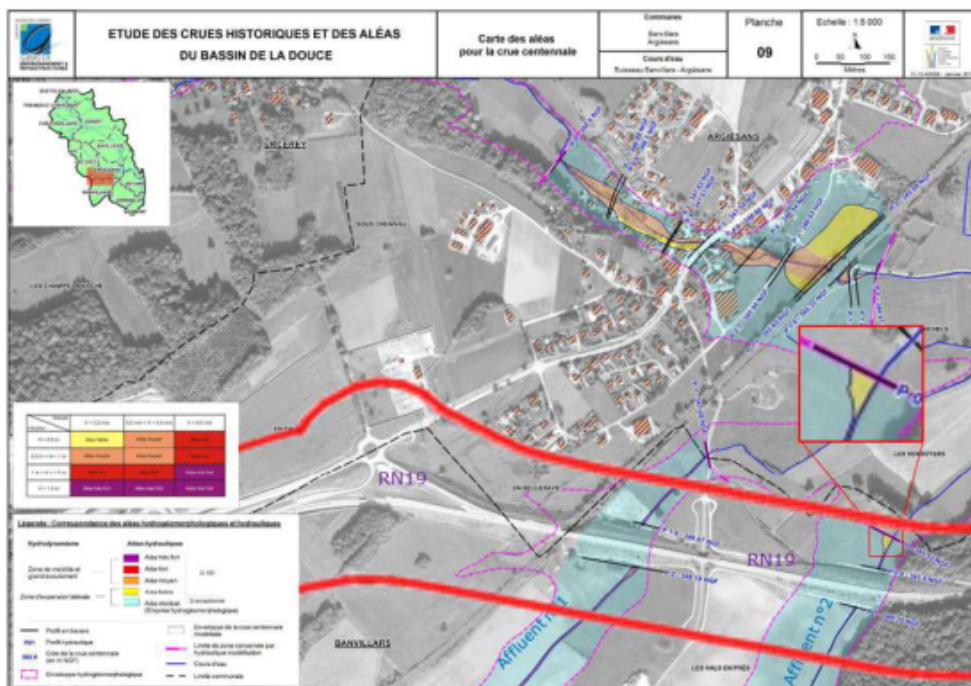


Figure 20 : Carte des aléas (Q100) tirée de l'étude des crues historiques et des aléas du bassin de la Douce (source : DDT90, 2013)

La carte des zones inondables et PPRi de Haute-Saône ne met pas en évidence de zone inondable sur la partie de la zone d'étude comprise dans ce département (commune de Brevilliers) mais uniquement sur la commune de Banvillars en cohérence avec les données de l'Atlas des Zones Inondables (AZI) de La Douce présentées précédemment.

Le projet prévoit la reprise des remblais coté Nord (déjà dimensionné à l'époque pour accueillir une 2 × 2 voies) pour les adapter au tracé de la route légèrement modifié pour tenir compte des normes actuelles de conception routière.

L'enjeu du projet vis-à-vis du risque inondation du projet avec le risque inondation est donc a priori peu important. Une modélisation hydraulique évaluera néanmoins l'impact de la mise en place de ces remblais. Pour déterminer leurs impacts éventuels sur les zones d'aléas résiduels et le cas échéant, précisera les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation à mettre en place.

## **V.6 Milieu naturel**

### **V.6.1. Biodiversité**

Les études environnementales ont permis d'identifier 38 habitats naturels différents dont 7 sont considérés comme d'intérêt communautaire mais non prioritaire. Un tiers de ces habitats recensés sont constitués de milieux artificialisés et de cultures.

Concernant la flore, 330 taxons ont été identifiés dont 15 espèces qui ont été retenues pour leur statut patrimonial.

Aucune espèce protégée n'a été recensée. On note également la présence d'Espèces Exotiques Envahissantes (EEE) au voisinage du projet.

Concernant la faune, plusieurs espèces patrimoniales et protégées ont été recensées au sein de plusieurs groupes faunistiques (mammifères, chiroptères, avifaune, lépidoptère, etc.).

En première approche, après mise en œuvre des mesures d'évitement, l'impact du projet sur les habitats remarquables a été évalué à une quinzaine d'hectares.

Le projet intégrera des mesures de réduction des impacts et des mesures de compensation.

### **V.6.2. Continuité écologique**

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 la zone d'étude 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 sous-trame des milieux aquatiques identifie les cours d'eau comme des « corridors surfaciques à préserver ».

La mise à 2 x 2 voies n'impactera pas de manière significative « l'effet de coupure » dû à l'infrastructure déjà existante. La requalification d'un passage supérieur en Passage Grande Faune contribuera cependant à améliorer la transparence écologique de l'aménagement en complément des dispositions prises pour la petite faune.

Par ailleurs, la mise en place d'un grillage sur les secteurs non équipés et la réhabilitation des grillages existants devrait réduire le risque de collision.

## **V.7 Paysage**

L'ambiance paysagère de la zone d'étude est caractérisée par un territoire de plaines agricoles ouvert, organisé autour d'axes de communications structurants (notamment la RN19) et les villages.

Les activités anthropiques sont bien implantées et visibles (ligne électrique, poste de transformation, centre de stockage, carrière, etc.).

S'agissant d'un aménagement d'infrastructure existant déjà partiellement dimensionnée pour accueillir un élargissement l'impact sur le paysage peut être estimé comme faible.

Aucun site inscrit ou classé au titre du caractère remarquable de son paysage et/ou de sa géologie n'est présent au sein de la zone d'étude, ni à proximité immédiate.

## **V.8 Impact Qualité de l'air**

Les études sur la qualité de l'air sont en cours. Cependant de manière qualitative, malgré la hausse des vitesses sur le futur tronçon aménagé, on peut estimer que l'aménagement n'aura pas un impact significatif sur la qualité de l'air compte-tenu de la nature relativement dispersive du milieu dans lequel le projet s'intègre.

## **V.9 Impact bruit**

Une étude acoustique a été menée sur le périmètre du projet. Celle-ci permet de démontrer que la mise à 2 x 2 voies de la RN19 n'engendre une augmentation du niveau sonore supérieur à 2 décibels que sur un nombre

restreint de bâtiment à horizon 2045 et que de plus les niveaux sonores atteints sont inférieurs aux seuils réglementaires.

Par conséquent, l'étude acoustique démontre que les dispositifs de protection acoustiques existants sont efficaces et suffisants pour assurer la protection sonore des habitations à proximité du projet. Elles seront donc maintenues dans le cadre du projet.

### V.10 Impact 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 initiale sont nécessaires. Elles impliquent de nouvelles acquisitions foncières limitées à la zone de l'échangeur RN19/RD130 dit échangeur de Banvillars.

La surface supplémentaire nécessaire au projet est estimée à 1,2 Ha, en majorité des surfaces agricoles.

### V.11 Impact risque technologique

Aucune activité industrielle pouvant présenter des incidences notables sur l'environnement n'est présente au sein de la zone d'étude. Aucun Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) n'est par ailleurs effectif au sein de la zone d'étude.

Aucun site et sol pollués n'ont été mis en évidence par les bases de données existantes.

Les risques technologiques sont principalement liés aux réseaux de Transport de Matières Dangereuses (TMD) qu'ils soient routiers (RN19) ou liés aux canalisations (oléoduc TRAPIL et gazoduc GRTGaz).

Néanmoins, la configuration en remblai de la RN19 (qui réduit l'impact du projet sur les canalisations interceptées) et la présence d'un système d'assainissement et de confinement des eaux de la plate-forme routière (incidence Transport de Matières Dangereuses) limitent la probabilité d'occurrence qu'une pollution accidentelle soit déversée dans le milieu naturel.

### V.12 Impact Population/Santé

Aucune habitation n'est située au sein de la zone d'étude, qui pour rappel s'étend jusqu'à 150 m de part et d'autre de l'axe du projet d'élargissement. Seule une ferme située à Botans se trouve à proximité immédiate.

Aucun établissement sensible n'est situé non plus à moins de 300 m de part et d'autre de la section concernée par les travaux.

Les sources de dangers potentiel sur la santé des populations sont identifiées ci-dessous :

- Qualité des eaux de surface et des eaux souterraines ;
- Accidentologie ;
- Qualité de l'air ;
- Nuisance Sonore.

Le tableau ci-dessous synthétise les impacts potentiels du projet ayant un effet sur la santé humaine :

Impacts et mesures liés à la santé				
Domaine	Impact	Niveau d'impact	Mesure associées	Impact résiduel
Qualité des eaux de surface et souterraine	Risque d'atteinte qualitative sur ces eaux Conséquences réduites au regard des usages	moyen	Mise en place d'un système d'assainissement définitif. Mesures générales de protection des eaux en phase travaux.	Positif
Accidentologie	Réduction du risque d'accident	positif	-	-
Nuisances sonores	Augmentation des nuisances sonores	faible	Maintien des protections phonique existantes	faible
Pollution de l'air	Étude en cours mais a priori impact peu significatif	faible	-	faible

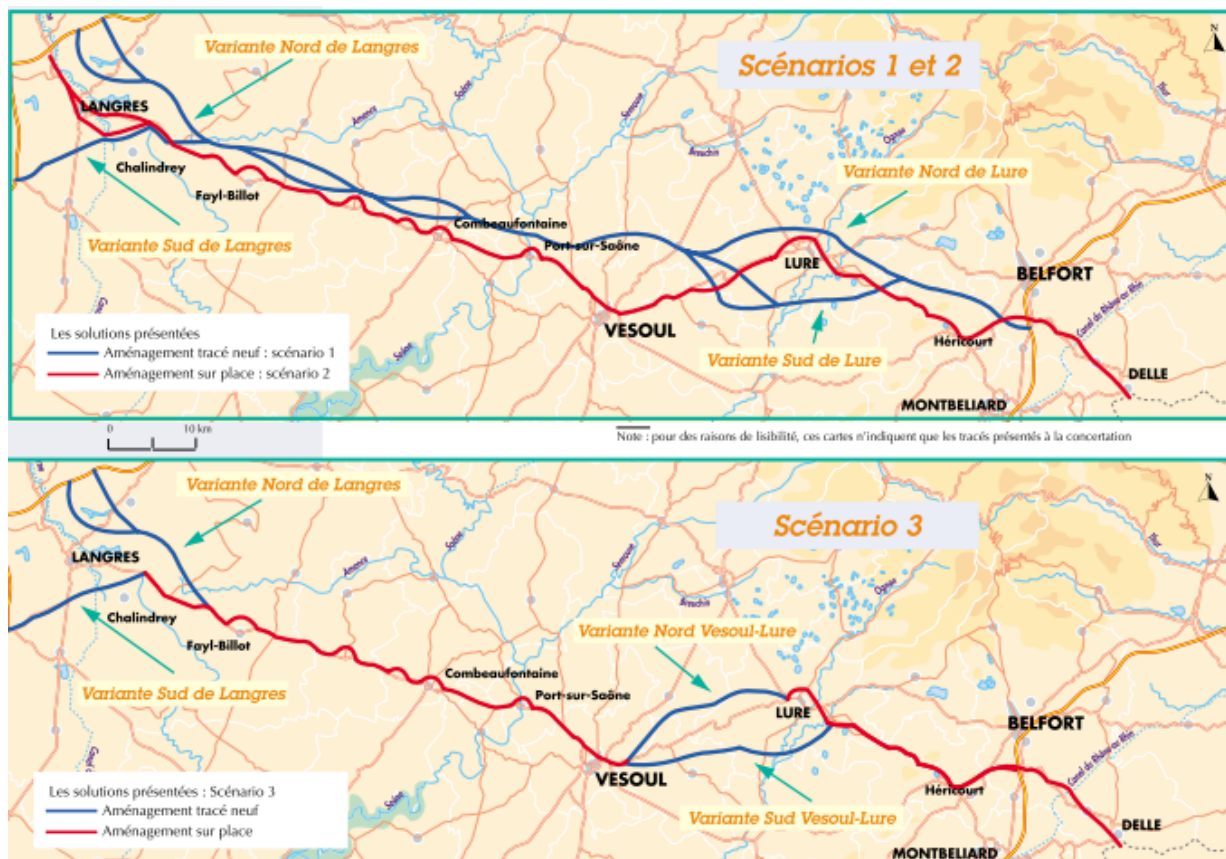
### ***V.13 Impact milieu humain***

Le projet aura un impact sur l'organisation de la circulation sur la RN19 et les voies attenantes :

- En phase travaux :
  - Maintien de la circulation sur la RN 19 dans les deux sens de circulation avec une vitesse réduite ;
  - Coupure de circulation sur la RD 683 et la voie communale Banvillars-Argésians durant les travaux sur les ouvrages d'art.
- En situation après projet :
  - Interdiction à la circulation automobile du Passage Grande Faune dans le Bois de Fays ;
  - Amélioration des conditions de déplacement dans le périmètre du projet / territoire « impacté » par le projet.

## VI Solutions alternatives envisagées

Lors de concertation préalable à l'enquête publique de 2003, des variantes en tracé neuf avaient été proposées, notamment en ce qui concernait la section à l'est de Lure (Cf ; figures ci-dessous). La variante retenue à l'époque au terme de la concertation et présentée à l'enquête publique de 2003 (Scénario 3 représenté ci-dessous), ne présentait à l'est de Lure et jusqu'à l'A36 qu'un aménagement sur place de la RN19.



Actuellement, sur la base des éléments déjà définis, un nouvel avant-projet est en cours d'élaboration permettant la mise en conformité du projet avec les normes techniques et réglementaires en vigueur.

Ce nouvel avant projet confirme que la réalisation d'un élargissement sur place de la RN19, confirme que ce parti d'aménagement constitue la variante de moindre impact par rapport à un tracé neuf.

Concernant l'étude des variantes, le projet d'élargissement à 2 x 2 voies de la RN19 entre Brevilliers et Botans, n'a pas fait l'objet d'analyses particulières concernant son tracé. En effet, l'aménagement sur place d'une infrastructure routière existante n'ouvre pas des possibilités très diverses quant à la typologie des travaux et leur localisation.

Des variantes de conception sont étudiées par le maître d'ouvrage, mais elles ne se traduisent pas par des changements notables en matière d'aménagement et par conséquent sur les impacts de l'aménagement.

Enfin, l'hypothèse d'un maintien en l'état de l'infrastructure existante n'est pas considéré comme une alternative acceptable considérant la section considérée concentre une importante proportion des accidents mortels constatés sur la RN 19 d'une part, et que d'autre part, le trafic prévu à horizon 20 ans serait assez proche du seuil de saturation de l'infrastructure existante.



## VII Modalités de concertation préalable du public déjà envisagées

La concertation préalable permet de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet ou des objectifs et des principales orientations du plan ou programme, 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. Elle porte aussi sur les modalités d'information et de participation du public après la concertation préalable.

La concertation suivra les modalités prévues par le Code de l'Environnement et notamment ses articles L.121-15-1 et L.121-16, et R.121-19 à R121-21, dont les principales dispositions sont reprises ci-dessous :

- La concertation préalable est d'une durée minimale de quinze jours et d'une durée maximale de trois mois.
- Quinze jours avant le début de la concertation, le public est informé des modalités et de la durée de la concertation ;
- Le bilan de cette concertation est rendu public.
- Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation.

Il est rappelé que le projet a déjà fait l'objet globalement d'une concertation et d'une enquête publique.

Dans le cadre de la présente opération, le maître d'ouvrage propose, pour reprendre le processus de concertation avec le public :

- L'organisation d'une réunion publique d'information pour les riverains concernés par le projet.  
Une inscription préalable à la réunion publique sera mise en place ; cette dernière serait maintenue sous réserve d'un nombre non nul de participants.
- Mise à disposition d'un dossier de concertation en ligne, complété d'un registre électronique et de dossiers papiers disponibles en mairies complétés de registres papier durant une durée de 15 jours durant lesquelles les personnes le souhaitant, pourront prendre connaissance du projet et déposer sous format électronique ou papier, leurs questionnements ou leurs observations.

