



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le dossier RN19 Déviation de Port-sur-Saône (70)

n°Ae: 2011-84

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 22 février 2012 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de RN19 – déviation de Port sur Saône (70).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guerber Le Gall, Guth, Steinfelder, MM. Badré, Caffet, Clément, Féménias, Lafitte, Lagauterie, Rouquès, Schmit, Ullmann, Vernier.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Mmes Rauzy, Vestur, MM. Barthod, Letourneux.

*

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le directeur des infrastructures de transport de la DGITM² le 30 novembre 2011, le dossier ayant été reçu complet le 1er décembre 2011.

Le projet étant réalisé sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat, cette saisine est conforme au décret n°2009-496 du 30 avril 2009 (paragraphe II de l'article 1) relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue aux articles L. 122-1 et L. 122-7 du code de l'environnement. Conformément à l'article 2 de ce même décret, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

L'Ae a consulté le préfet de département de la Haute-Saône par courrier en date du 9 décembre 2011 dont il a reçu réponse le 17 janvier 2012, ainsi que le ministère du travail, de l'emploi et de la santé par courrier en date du même jour.

Sur le rapport de Monsieur Michel BADRÉ et de Madame Véronique WORMSER dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

1 - Désignée ci-après par Ae.

2 - Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer

Résumé de l'avis

Le projet porte sur la construction d'une déviation de la RN19³ à Port-sur-Saône (Haute-Saône), sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat (direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Franche-Comté). D'une longueur d'environ 7 km avec deux viaducs importants, son montant est évalué à environ 100 M€. Cette déviation a pour objectif de résoudre les problèmes de congestion de la RN 19 dans le centre ville de Port-sur-Saône, où passent dans une rue étroite 12 600 véhicules par jour dont 1 500 poids lourds qui approvisionnent notamment les usines Peugeot de Vesoul. A plus long terme, le dossier indique qu'elle vise aussi à constituer l'un des tronçons de la liaison autoroutière A 319 envisagée entre Langres et Vesoul, et qu'elle serait le cas échéant remise au concessionnaire de cette liaison en tant qu'apport en nature de l'Etat.

Au vu de ces deux objectifs distincts dans leur nature et leur degré d'urgence, l'Ae s'est interrogée sur le parti retenu d'une route à 2x2 voies sur la majeure partie du tracé (qui trouverait sa seule justification dans l'intégration dans une future autoroute), source d'impacts plus lourds que la solution à 2x1 voie retenue pour le reste du tracé et donc implicitement considérée comme suffisante par le maître d'ouvrage pour l'objectif de déviation du trafic.

Les principaux enjeux du projet concernent :

- la qualité de vie des habitants (bruit, paysage, pollutions) : gains significatifs dans le centre-ville, dégradation à proximité du nouveau tracé, notamment au hameau du Breuil ;
- les impacts sur le patrimoine naturel, notamment les vallées de la Saône et de la Scyotte, et sur les milieux agricoles et forestiers.

L'Ae recommande au vu de ces enjeux que :

- le choix du parti retenu d'une route à 2x2 voies soit justifié, notamment par rapport à une solution à 2x1 voie sur la totalité du tracé qui répond aux besoins de la déviation ;
- « l'étude d'incidence urbaine » réalisée pour apprécier les impacts sur les populations soit jointe au dossier, avec les conséquences opérationnelles qu'en tire le maître d'ouvrage ;
- les compensations pour destructions de zones humides soient justifiées au regard de leur réelle valeur ajoutée écologique et de leur garantie de pérennité ;
- les mesures d'évitement, réduction ou compensation des impacts sur la qualité des eaux et les espèces protégées soient décrites dans l'étude d'impact, sans attendre les procédures prévues d'autorisation au titre de la loi sur l'eau ou de dérogation au régime des espèces protégées.

Elle a fait par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

³ - La RN 19 est une route nationale reliant Paris à Belfort, par Troyes, Chaumont, Langres et Vesoul, Port-sur-Saône étant situé à 20 km à l'ouest de Vesoul)

Avis détaillé

1 Contexte et présentation du projet

1.1 Contexte

Port-sur-Saône est une ville d'environ 3000 habitants située à 20km à l'ouest de Vesoul. Elle fait partie de la communauté de communes « la Saône Jolie » (qui a notamment comme compétences l'aménagement et les voiries).

Elle est traversée par la RN19 reliant Paris à Belfort puis Delle et la frontière franco-suisse par Langres et Vesoul. La route nationale traverse la Saône et son canal à l'entrée ouest de la ville avec une topographie marquée de part et d'autre de la vallée (40 m de dénivelé au sein de la ville), avant d'en traverser le centre et de devenir, 2 km à l'est, à Charmoille, une 2x2 voies qui rejoint Vesoul.

La route nationale est empruntée chaque jour par 12 600 véhicules dont 13% de poids lourds ; les liaisons non locales représentent 7 000 véhicules dont 1500 poids lourds, notamment ceux transportant des pièces pour les usines du groupe PSA à Vesoul, où se trouve le plus grand centre de pièces détachées du groupe.

70% des actifs de la commune travaillent sur le bassin d'emploi de Vesoul, hors de la commune. Le trafic local (dont le cabotage) représente 5 600 véhicules/jour.

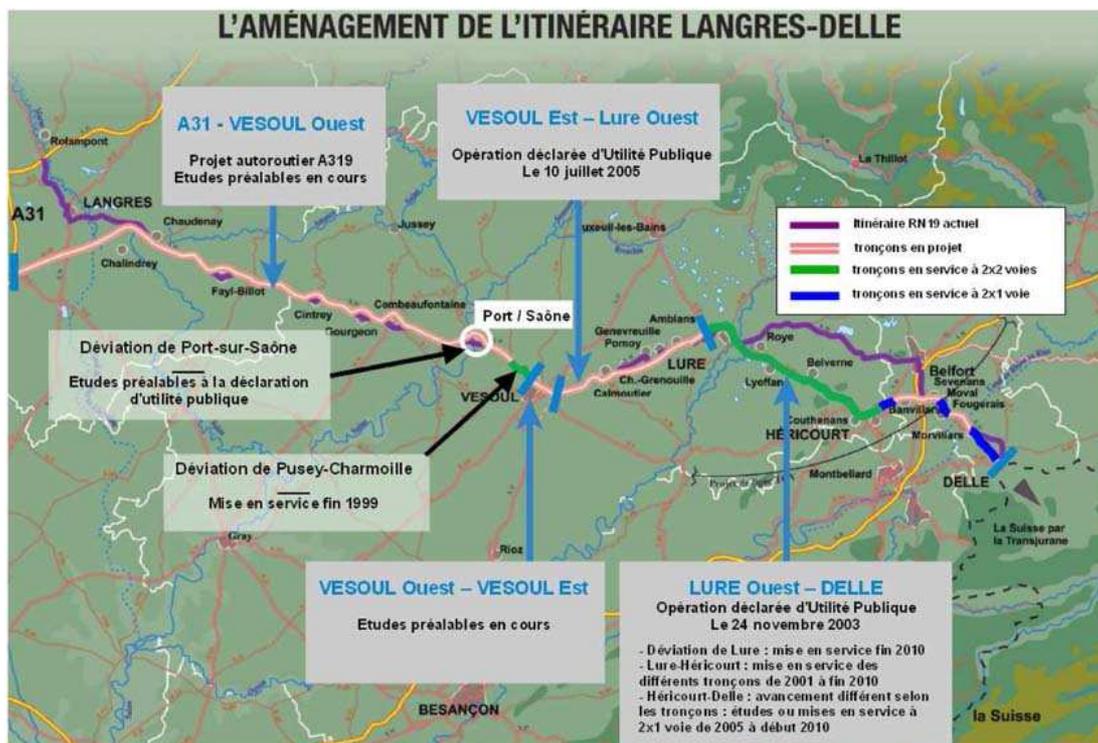
La configuration du centre ville de Port-sur-Saône et du pont actuel sur la Saône rend sa traversée difficile pour les véhicules et dangereuse pour les piétons et cycles. Elle occasionne des nuisances aux riverains.

La réalisation d'une déviation de Port-sur-Saône est inscrite au programme de modernisation des itinéraires du réseau routier national 2009-2014.

Le projet initial de route express entre Langres et Vesoul-ouest, incluant Port-sur-Saône, envisagé dès les années 1970, est devenu un projet autoroutier (A319), pour « accélérer la transformation de la RN19 en itinéraire rapide ». La réalisation de l'A319 entre l'A31 et Vesoul-ouest figure dans le projet de schéma national des infrastructures de transport (SNIT) d'octobre 2011.

Le projet de déviation a été conforté par un protocole d'accord entre l'Etat et les collectivités concernées le 3 juillet 2006. La déviation objet du projet constituera, le cas échéant, d'après le dossier, un apport en nature à la concession autoroutière, le moment venu.

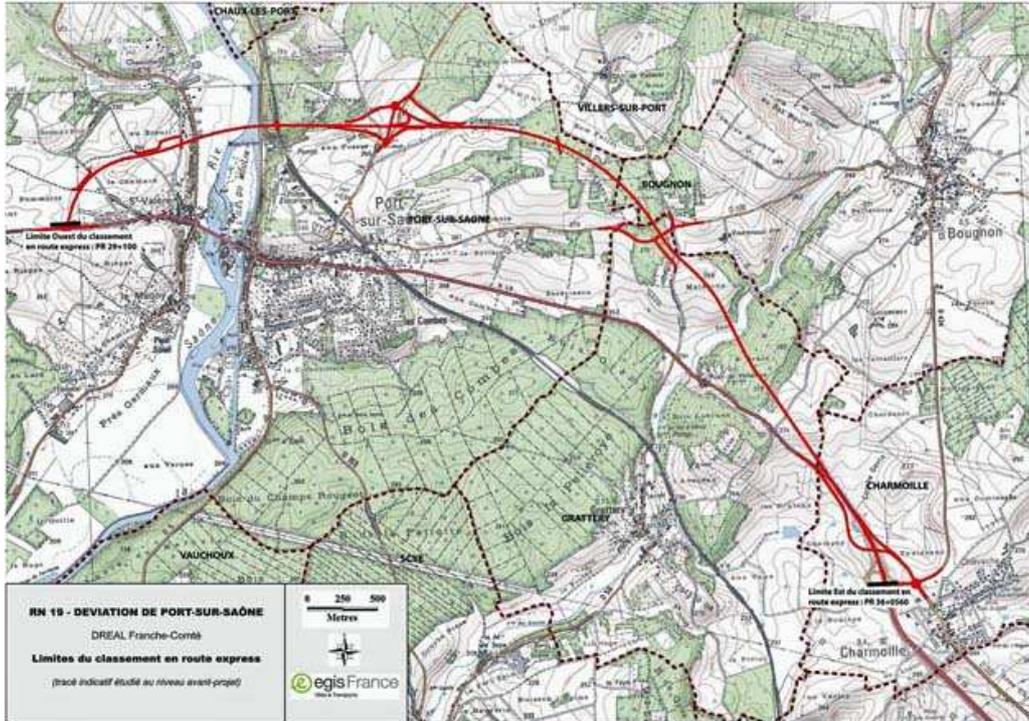
Le projet autoroutier a donné lieu à une concertation publique en 2007. La Commission nationale de débat public (CNDP) a donné acte au préfet de la région Franche-Comté du compte-rendu de cette concertation le 4 février 2009. Les études préalables sont en cours.



1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

Le présent projet de déviation de la RN 19 à Port-sur-Saône est placé sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat, ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement (MEDDTL), représenté par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Franche-Comté.

Il s'agit de réaliser une infrastructure de 7,1 km, à 2x2 voies, à chaussées séparées, avec deux ouvrages d'art non courants : un viaduc de 600 m sur la Saône et un viaduc de 190 m sur la Scyotte (cours d'eau situé à l'est de la Saône) ; elle se raccordera au tracé actuel de la RN19 à l'est au niveau de l'actuel échangeur de Charmoille et à l'ouest au niveau d'un giratoire à réaliser. Un échangeur intermédiaire sera créé au niveau de la RD6.



Son objectif annoncé est :

- d'améliorer les conditions de circulation sur l'axe Langres-Vesoul, en transit, cabotage et en centre ville ;
- d'améliorer le cadre de vie des riverains de la RN19 dans le centre: baisse du niveau de bruit, de la pollution de l'air, aménagements urbains possibles;
- « de permettre à PSA⁴ d'être livré en temps et heure » en provenance et à destination de son centre de pièces détachées de Vesoul.

Le trafic annoncé pour 2025 à l'est de Port-sur-Saône est de 16 500 véhicules par jour.

La description des caractéristiques de l'opération, pourtant très détaillée dans les paragraphes dédiés de l'étude d'impact (cf. p 25 et 205, pièce E), présente deux inexactitudes :

- il n'y est pas fait mention de la portion de déviation à 2x1 voie, prévue sur la partie ouest du tracé, sur environ 1 km (sur les 7 km annoncés à 2x2 voies) à partir du futur raccordement avec l'actuelle RN19.
- il n'y est pas indiqué que le tracé de la future A319 diffèrera de celui de la déviation dans sa partie ouest, pour aller rejoindre l'actuel tracé de la RN19 environ 2 km plus à l'ouest que le raccordement prévu pour la future déviation.

Or la page 34 de la notice explicative dans sa présentation du raccordement de la déviation à la RN19 existante indique que « la section terminale de la déviation de Port-sur-Saône qui ne sera pas réutilisée pour la section courante de la future autoroute A319 sera réalisée à 2x1 voie », avec un schéma. Cette particularité du projet n'est en outre visible que sur le fond de certaines cartes p 34 de la notice explicative (pièce C) puis p 219 et 221 de la pièce E. L'échange avec le maître d'ouvrage confirme cette spécificité de l'infrastructure projetée.

L'Ae recommande que les caractéristiques réelles et complètes de l'opération projetée (parties à 2x1 voie et à 2x2 voies, avec mention de ce qui relèverait le cas échéant du tracé autoroutier) soient présentées dans le dossier soumis à enquête publique.

2 Procédures relatives au projet

En raison de son coût de 104 M€ supérieur au seuil réglementaire de 1,9 M€, le projet de déviation de Port-sur-Saône fait l'objet d'une étude d'impact.⁵

Pour la même raison, l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) se déroulera dans les formes applicables aux enquêtes relatives aux projets susceptibles d'affecter l'environnement⁶.

Le dossier présenté est celui qui sera mis à l'enquête publique portant sur :

- la DUP des travaux de la déviation de Port-sur-Saône,
- le classement en route express de la déviation de Port-sur-Saône,
- la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (POS des communes de Port-sur-Saône, Bougnon, Charmoille et Villers-sur-Port).

La DUP emportera ainsi mise en compatibilité des POS concernés, et confèrera le statut de route express à la section de RN19 constituant la déviation en projet (cf. p 9, pièce A).

L'opération, étant soumise à étude d'impact, donne lieu à une évaluation d'incidences Natura 2000 dont les éléments sont joints au dossier présenté⁷ (pièce F).

Le dossier d'enquête soumis à l'Ae comporte une évaluation des incidences économiques et sociales⁸ de l'ensemble du projet de déviation.

Il est par ailleurs indiqué dans le dossier que par la suite :

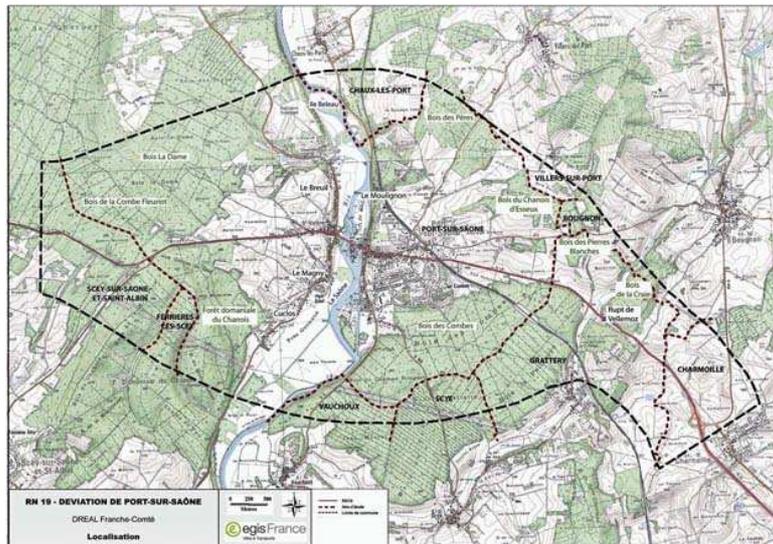
- l'opération fera l'objet d'une demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau⁹ ;
- une demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées sera présentée par le maître d'ouvrage.¹⁰

L'ensemble des procédures réglementaires dans lesquelles s'insère le projet est très clairement et précisément décrit, démontrant le souci du maître d'ouvrage de permettre une bonne compréhension de l'ensemble des procédures par le public (pièce A).

3 Analyse de l'étude d'impact

L'Ae observe au préalable que l'étude d'impact est présentée pour presque tous ses chapitres sur une aire d'étude du projet constituée par un fuseau large centré sur Port-sur-Saône (cf. carte ci-dessous). Si elle permet d'approcher suffisamment les caractéristiques de l'ensemble de cette zone et les différences entre chacune des variantes envisagées, jusqu'au choix de la variante retenue, elle ne permet pas toujours ensuite d'analyser assez précisément les impacts du tracé finalement retenu.

L'Ae recommande que l'étude d'impact présente plus précisément les caractéristiques d'état des lieux et l'impact du tracé retenu, en particulier en faisant figurer systématiquement son tracé sur les cartes, et en affinant certaines analyses notamment sur l'impact de ce tracé sur les milieux naturels.



5 - Code de l'environnement, article R. 122-8 I

6 - Code de l'environnement, 8° de l'annexe I à l'article R. 123-1.

7 - Code de l'environnement, 3° de l'article R. 414-19 I et article R. 414-21.

8 - Cette évaluation est établie en application des dispositions de l'article 3 du décret du 17 juillet 1984 pris pour l'application de l'article 14 de la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, ledit article étant aujourd'hui codifié dans le code des transports sous les numéros L. 511-1 à L. 511-5.

9 - Cf. Articles L214-1 et R214-1 du code de l'environnement

10 - Cf. articles L411-1 et suivants du code de l'environnement

3.1 Articulation du projet avec d'autres opérations d'un même programme

Le programme¹¹ dans lequel s'insère le projet est présenté (pièce C, p 5 à 8) comme constitué de :

- l'aménagement de l'itinéraire routier national entre l'A31 (Langres) et Delle, via Port-sur-Saône, Vesoul, Lure par la RN19, puis jusqu'à Héricourt par la RD 438, et jusqu'à la frontière suisse par la RN1019, sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat pour la RN19 ;
- la déviation de la RD20, sous maîtrise d'ouvrage du conseil général de Haute-Saône, pour la raccorder à la nouvelle déviation de la RN 19.

Une appréciation des impacts de l'aménagement routier entre Langres et Delle est présentée (pièce E, p 58). Cette présentation est très générale, sans analyse des évolutions de trafic et de pollutions générées par cette nouvelle infrastructure.

L'Ae recommande qu'une appréciation plus précise de l'impact de l'ensemble du programme soit effectuée, notamment en ce qui concerne les évolutions de trafic, de bruit et la qualité de l'air (cf. article R 122-3 IV du code de l'environnement).

A une échelle plus locale, le dossier n'apporte pas d'esquisse même globale des impacts environnementaux du tronçon autoroutier directement à l'ouest de Port-sur-Saône qui n'empruntera pas le tracé de la future déviation et qui comportera en outre une barrière de péage et un échangeur d'accès à Port-sur-Saône, mentionnés page 6 de la pièce C.

Par ailleurs, le tracé du raccordement du nouveau tracé de la RN19 et de la RD20 est décrit mais l'appréciation de son impact n'est pas esquissée dans le dossier, contrairement aux dispositions du code de l'environnement, qui prescrivent cette appréciation même si ce raccordement relève d'un autre maître d'ouvrage (conseil général de Haute Saône) et même si les travaux ne sont pas réalisés concomitamment

L'Ae recommande que le dossier soit complété d'une appréciation des impacts du programme dans lequel s'insère la déviation de Port-sur-Saône, en ce qu'ils concernent d'une part le raccordement ouest de la déviation de Port-sur-Saône à l'éventuel futur tracé autoroutier de l'A 319 (partie ouest de la commune de Port-sur-Saône et communes de Scey sur Saône et Saint Albin), et d'autre part le raccordement de la déviation avec la RD 20 au nord de Port-sur-Saône.



Le dossier indique clairement également que des opérations d'aménagement foncier agricole et forestier

11 - Au sens de l'article R.122-3 IV du code de l'environnement, relatif aux opérations fonctionnellement liées entre elles.

(remembrement) sont nécessaires à la mise en œuvre du projet : 45 ha de terres agricoles et 19 ha de terrains boisés sont concernés par la seule emprise du tracé. Ces réflexions sont déjà en cours (cf. p 30 de la concertation inter-services) ; deux commissions communales d'aménagement foncier (Port-sur-Saône et Charmoille) pourront se constituer dès publication de l'arrêté d'ouverture d'enquête publique.

L'Ae recommande que le dossier mentionne ces opérations d'aménagement foncier, comme fonctionnellement liées au projet de déviation de la RN19, au même titre que la déviation de la RD20 (cf. en particulier p 16 pièce E, p 57 pièce E et p 7 pièce C) et s'efforce d'en apprécier sommairement les impacts.

3.2 Analyse de l'état initial

L'état initial identifie les enjeux principaux du projet :

- Le tracé traverse une zone urbanisée, spécialement au droit de la traversée de la Saône sur sa rive droite, au niveau de la côte du Breuil.
- Il affecte des milieux naturels, comportant notamment 2 zones naturelles d'intérêt faunistique et floristique (ZNIEFF) de type I et une de type II¹², une zone d'intérêt communautaire pour les oiseaux (ZICO), des zones humides et un site Natura 2000 (zone de protection spéciale pour les oiseaux, correspondant à la vallée de la Saône).
- Les risques d'inondation et d'effondrement karstique sont présents.
- Les activités économiques répertoriées sont significatives : une carrière en cours d'exploitation, avec autorisation jusqu'en 2015 ; l'activité d'Euroserum, classée au titre des ICPE¹³, qui comporte un plan d'épandage sur 3 119 ha de surfaces agricoles et un bassin de lagunage à proximité immédiate du tracé.

Ces différents points sont décrits de façon complète et précise, sous les réserves suivantes :

- L'étude n'indique pas s'il y a ou non pollution des sols. Or la lecture du dossier indique la présence sur le fuseau retenu d'une décharge ainsi que d'une lagune de stockage de boues industrielles provenant de la société Euroserum ; il est en outre avéré¹⁴ qu'Euroserum a procédé à des stockages de boues pressées sur des lieux non affectés à cette fin (lieux non connus).

L'Ae recommande que la question de la pollution des sols fasse l'objet d'une analyse au stade de l'état initial.

- L'activité agricole est prise en compte de façon incomplète : le projet se situe sur le secteur de l'AOC¹⁵ gruyère ; 31 structures agricoles sont concernées par l'aire d'étude dont le lycée agricole de Vesoul, pratiquant l'élevage biologique. Le secteur est de l'aire d'étude a été l'objet d'une récente opération d'aménagement foncier agricole. L'accès aux parcelles en lien avec les sièges d'exploitation est primordial.
- L'activité forestière n'est décrite que par le statut foncier des forêts concernées : l'aire d'étude est couverte à 60% par des boisements ; au sud et au sud ouest il s'agit essentiellement de forêts domaniales, au nord, il s'agit essentiellement de boisements communaux et privés. Ils semblent être l'objet d'une gestion à vocation économique.
- La situation des habitations et installations industrielles susceptibles d'être affectées par le projet reste parfois imprécise, au regard du tracé de la variante B retenue.

L'Ae recommande, dès l'analyse de l'état initial, d'une part de décrire plus précisément la surface, la propriété des parcelles agricoles et forestières concernées par le projet et des exploitations dont elles font partie et d'autre part d'identifier les installations industrielles et les zones d'habitations présentes sur le tracé retenu ou à proximité immédiate.

3.3 Analyse des variantes et raisons du choix

L'objectif de réduire la situation de congestion en centre-ville étant retenu, et après élimination au vu des contraintes urbaines des solutions consistant à ne rien faire ou à aménager la RN 19 sur place en ville, cinq variantes de tracé dénommées A à E ont été envisagées : A et B au nord de Port-sur-Saône, C, D et E au sud. Elles sont présentées pages 184 à 201 de la pièce E.

Les critères utilisés par le maître d'ouvrage dans l'analyse de ces variantes sont présentés dans le dossier : caractéristiques et fonctionnalités de l'infrastructure, milieu physique, milieu naturel, cadre de vie, activités humaines,

¹² - Lancé en 1982, l'inventaire des ZNIEFF a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant un fort intérêt biologique et un bon état de conservation. 2 types de zones sont définis :

- Zones de type I : secteurs de superficie en général limitée, caractérisés par leur intérêt biologique remarquable.
- Zones de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, ou qui offrent des potentialités biologiques importantes.

¹³ - Installation Classée pour la Protection de l'Environnement

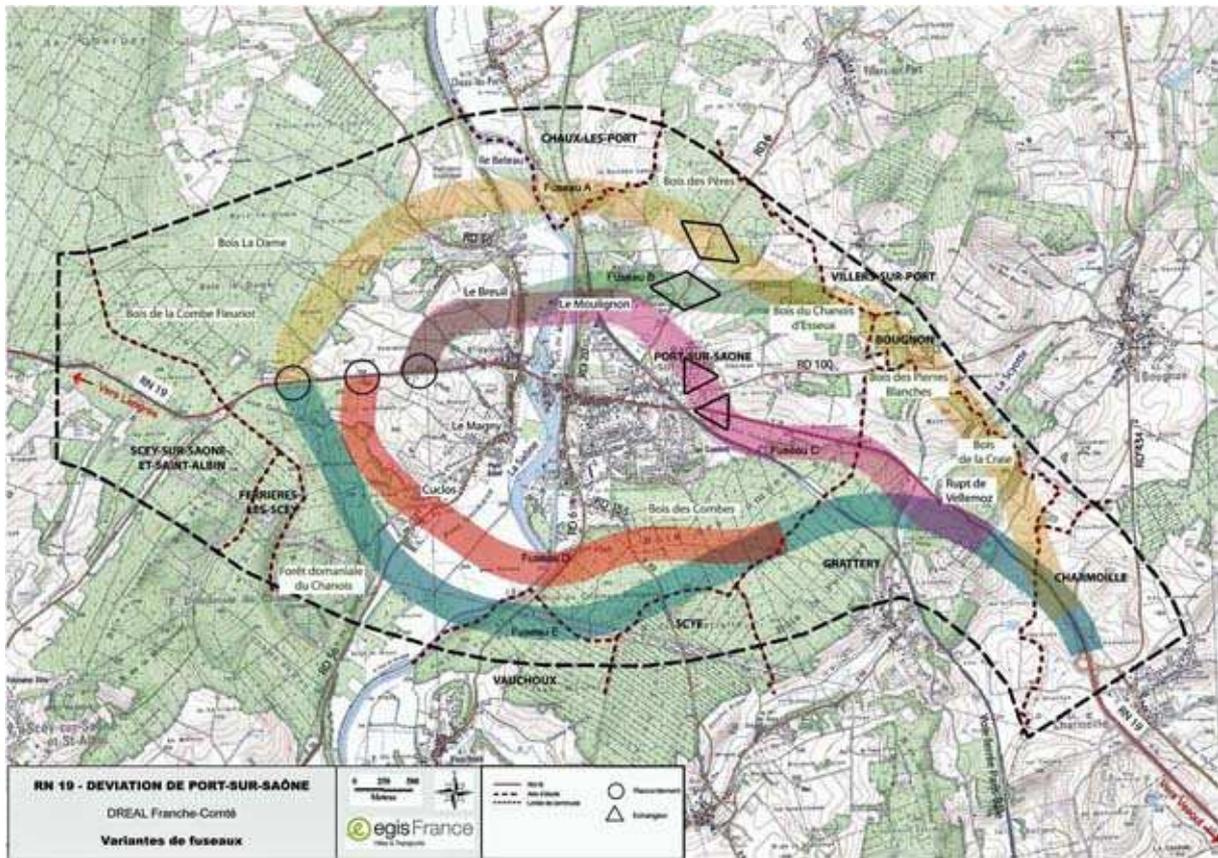
¹⁴ - Cf. avis de l'autorité environnementale (préfet de France Comté) en date du 16 mars 2011 sur la demande d'autorisation d'exploiter une installation de stockage de boues industrielles avant épandage

¹⁵ - appellation d'origine contrôlée

coût.

Le résultat de cette analyse est présenté critère par critère p 188 à 195 de la pièce E. Sur la base de cette analyse multi-critères, effectuée préalablement à la concertation publique, la variante B était alors la variante préférentielle du maître d'ouvrage ; malgré une atteinte indiquée comme majeure au « cadre de vie », elle présentait pour le maître d'ouvrage les caractéristiques techniques, fonctionnelles et financières les plus intéressantes (cf. p 198, pièce E).

Ce choix a été soumis à une concertation publique fin 2009¹⁶.



A l'issue de la concertation publique, des études complémentaires ont été effectuées (trafic et milieu naturel) et une partie des conclusions a été prise en compte dans le projet finalement présenté à l'enquête (p 198 à 204, pièce E) qui s'avère être la variante B assortie d'un fuseau plus large dans sa partie Est essentiellement pour éviter une exploitation agricole (la ferme de Vaurenaud) et la carrière présente dans le même secteur.

Le dossier indique que la variante B a fait l'objet d'une forte opposition de la part des riverains concernés du quartier du Breuil (les informations recueillies par les rapporteurs confirment qu'elle fait encore l'objet d'une forte opposition); aucune variante parmi les 5 présentées n'avait pour autant fait l'unanimité même si le tracé A semblait retenir plus de suffrages de la part des habitants.

L'Ae observe en outre que les synthèses par critères (p 188 à 195 de la pièce E) utilisées pour la concertation présentent des incohérences par rapport à l'explication littérale et aux notations de chaque variante présentée en couleur dans les tableaux.¹⁷

Compte tenu notamment de la sensibilité du sujet pour les populations locales, l'Ae recommande que les synthèses intermédiaires et finales de l'analyse multi-critères des variantes soient reprises, pour la bonne information du public.

L'Ae constate par ailleurs que le parti consistant à retenir comme seule option technique la solution d'une déviation à 2x2 voies, à chaussées séparées n'est pas discuté dans le dossier. Le dossier n'indique pas si la variante à 2x1 voie sur l'ensemble du tracé a été envisagée et quelles sont les raisons qui auraient conduit à l'écarter.

Or le projet présenté consiste en une infrastructure mixte : 2x2 voies sur 6,5 km et 2x1 voie sur environ 1 km , ce qui ne correspond ni à la présentation générale qui est faite du projet ni aux hypothèses avancées pour les différentes études effectuées : trafic, bruit, pollution, paysage, milieux naturels...

L'Ae s'interroge donc sur les raisons ayant conduit à ne pas présenter dans le dossier l'analyse de la variante d'une

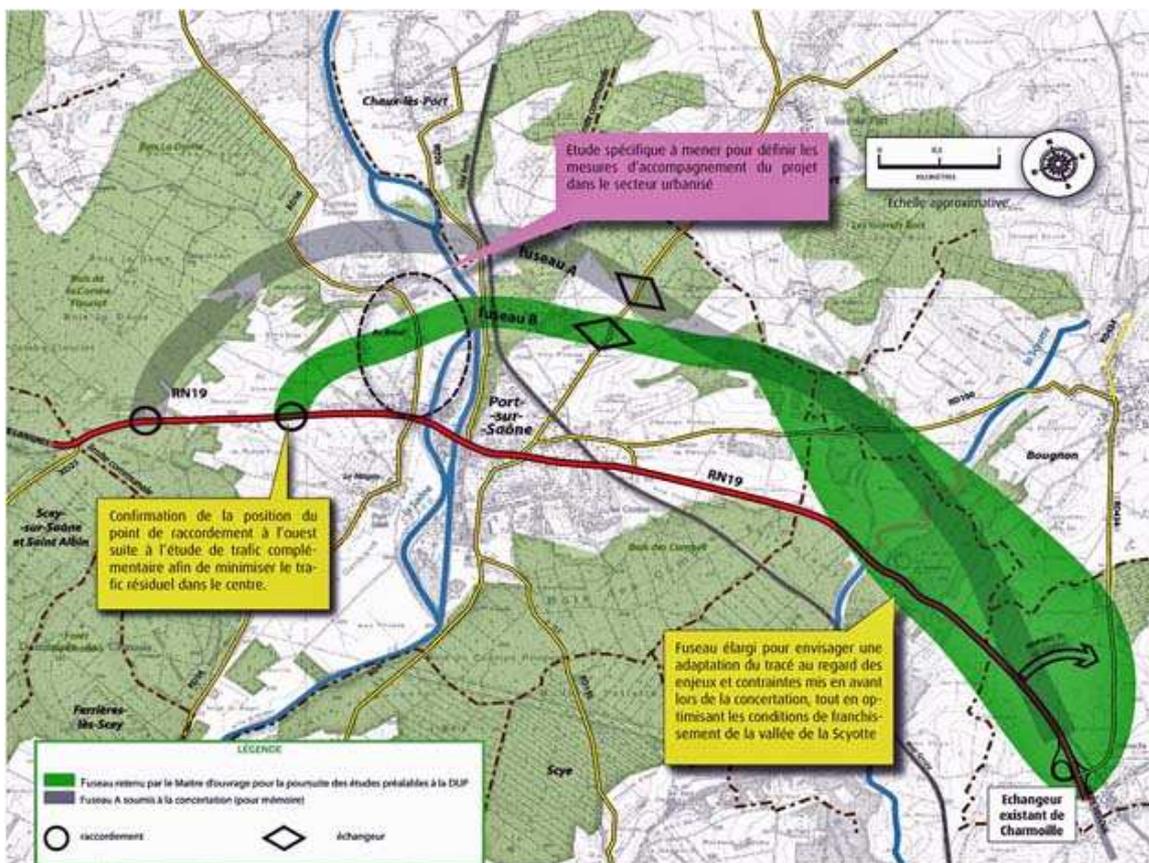
16- En application de l'article L300-2 du code de l'urbanisme; un bilan en a été effectué le 23 mars 2010

17 - Notamment p 195 dans la synthèse du critère Cadre de vie et celle du critère Activités humaines, où le différentiel de notes données aux variantes est incohérent avec les notes attribuées pour chaque sous-critère.

infrastructure à 2x1 voie sur tout le tracé, ni celle d'une infrastructure mixte correspondant au projet présenté.

L'Ae a bien noté parmi les objectifs du projet l'intégration future possible dans un tracé autoroutier A 319 de Langres à Vesoul. Elle observe à ce propos que l'échéance de ce projet est sans doute suffisamment lointaine pour justifier au moins une réalisation échelonnée, voire un aménagement complémentaire ultérieur, dès lors que la capacité de la déviation actuelle sera de toute façon déterminée durablement par son tronçon à 2x1 voie, jugé suffisant pour répondre aux besoins de la seule déviation.

L'Ae recommande au vu de ces enjeux que le choix du parti retenu d'une route à 2x2 voies soit justifié, notamment par rapport à une solution à 2x1 voie sur la totalité du parcours qui répond aux besoins de la déviation.



3.4 Analyse des impacts et des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation de ces impacts

L'Ae observe en préalable que :

- le projet comporte des impacts positifs très significatifs en matière de cadre de vie (bruit, pollution, sécurité) pour les riverains de l'actuel tracé de la RN 19 dans Port-sur-Saône,
- la définition des impacts précis le long du tracé B mériterait d'être précisée (cf. préambule du chapitre 3 ci-dessus dans le présent avis),
- la comparaison des impacts avec ceux d'un tracé à 2x1 voie serait utile (cf. § 3.3 ci-dessus).

L'analyse des impacts présentée dans le dossier appelle les remarques suivantes de l'Ae :

3.4.1 Les prévisions de trafic:

Une étude sur le report du trafic en cas de déviation est présentée pièce E, pages 273 et 274.

L'existence d'une étude des variations du trafic selon le positionnement du raccordement de la déviation à l'ouest est mentionnée page 15 de la notice explicative, pièce C. Il s'agit d'une étude complémentaire diligentée après la concertation publique de 2009 pour finaliser le point d'ancrage de la déviation à l'ouest de Port-sur-Saône. Cette étude ne figure pas dans le dossier.

L'Ae recommande que l'étude des variations du report de trafic en fonction du point d'ancrage de la future déviation sur le tracé actuel de la RN19 à l'ouest de Port-sur-Saône soit jointe au dossier.

3.4.2 Les habitants

Le fuseau B affecte directement les habitants du quartier du Breuil. Le maître d'ouvrage a indiqué aux rapporteurs qu'au moins 3 habitations seraient détruites par la construction de la déviation et potentiellement 3 de plus. Le dossier n'indique rien de précis à ce sujet.

Le dossier n'indique pas non plus quel impact acoustique subira précisément chacune des habitations situées à proximité de la déviation (en particulier, pas de cartes montrant avec précision le positionnement des habitations, les courbes isophones de jour et de nuit et les logements identifiés comme point bruit).

Une « étude d'incidence urbaine » a été effectuée, comme le préfet s'y était engagé en juin 2010 lors de son choix de la variante B, à l'issue de la concertation. Cette étude a été présentée à la population du quartier du Breuil le 29 janvier 2012. Cette étude comporte une présentation de l'impact acoustique sur chacun des bâtiments à proximité de la déviation.

L'Ae recommande que l'étude d'incidence urbaine, objet d'une présentation à la population le 29 janvier 2012, et qui fournit les renseignements nécessaires en matière d'impacts acoustiques de la solution projetée, soit jointe au dossier.

3.4.3 Les activités économiques :

Le dossier indique que l'activité économique au sens large bénéficiera de cette déviation par la fluidification du trafic qu'elle engendrera. Cependant, dans le secteur de la déviation, à proximité immédiate, ce sont 45 ha de terres agricoles et 22 ha de terres boisées qui sont détruites par cette infrastructure.

19 exploitations agricoles sont concernées par le tracé ; deux ont été considérées comme affectées de manière « importante ». Pour 7 exploitations, l'effet de coupure de parcelles est jugé « important ». De façon générale, l'opération désorganise le parcellaire agricole.

Deux commissions communales d'aménagement foncier pourront se constituer (en application des articles L.123-24 et suivants du code rural) dont une à Port-sur-Saône pour atténuer les effets de l'opération (coupure des parcelles, desserte et forme des parcelles).

Des indemnités seront assurées pour les propriétaires des terrains situés sous l'emprise du tracé.

Cependant, les parcelles et cultures directement touchées par le tracé ne sont pas précisées; aucune estimation qualitative et quantitative n'est présentée dans l'étude. Les impacts éventuels sur l'équilibre économique à court et long terme des exploitations directement touchées ne sont pas mentionnés ni les impacts spécifiques à certaines productions soumises à des cahiers des charges précis (AOC, agriculture biologique etc...). La présence d'agriculteurs récemment installés n'est pas indiquée.

22 ha de forêts communales et forêts privées sont touchés par le tracé. Les surfaces exactes par type de forêts ainsi que le nombre de propriétaires privés concernés ne sont pas précisés (cf. §3.1). L'impact économique de la perte de ces boisements pour les propriétaires n'est pas indiqué ; les solutions prévues pour assurer les accès aux parcelles ne sont pas clairement présentées.

Au motif que « la composante « forêt » ne présente pas un enjeu déterminant en Haute-Saône », aucune compensation de ces 22 ha de boisements n'est prévue.

Par ailleurs, deux espaces boisés classés sont touchés par le tracé, sur des surfaces respectivement de 2,95 ha et 1,50 ha (cf. p 294, pièce E) sur les communes de Port-sur-Saône et de Bougnon respectivement. Le dossier dans sa partie « mise en compatibilité des POS » prévoit spécifiquement leur déclassement mais annonce, au titre du projet de déviation de la RN19, le déclassement respectivement de 13,3 ha et de 9.8 ha d'espaces boisés.

L'Ae recommande d'apporter au dossier des informations précises concernant l'impact sur l'équilibre économique des exploitations agricoles et forestières affectées par le projet (en phase travaux et en phase d'exploitation) ainsi que, sur le maintien des dessertes aux parcelles, et aussi de justifier le déclassement de 23.1ha d'espaces boisés classés au titre de la déviation de la RN19 alors que 4.45 ha sont annoncés comme étant touchés par le projet.

3.4.4 L'urbanisme et les paysages

Les remblais:

Le projet se situe dans un secteur de la vallée de la Saône très encaissé, qui nécessite de prévoir d'importants déblais/remblais (cf. p 69, pièce E).

670 000 m³ de déblais sont prévus dont 300 000 m³ seront utilisés en remblai de l'infrastructure ; le paysage en sera largement affecté. Les 370 000 m³ restant seront mis en dépôt.

Le dossier ne présente que très partiellement des esquisses de l'impact visuel du tracé.

L'Ae recommande que le dossier soit complété d'esquisses de l'impact paysager du projet sur l'ensemble du tracé.

Le dossier indique que « des sites de dépôts définitifs seront recherchés » pour les 370 000 m³ restants. Il est précisé qu'il ne pourra s'agir de zones présentant des risques de mouvements de terrain, ni de sites protégés, ni de zones inondables, ni de zones humides, ni de pelouses calcaires naturelles ou secondaires sur calcaires. Les mesures prises par le maître d'ouvrage pour installer ces dépôts définitifs ne sont pas précisées dans le dossier (Cf. pièce E, pages 213 et 214).

L'Ae recommande qu'une cartographie des zones envisagées pour effectuer ces dépôts définitifs et que le calendrier et les démarches à réaliser par le maître d'ouvrage pour assurer cette phase de l'opération soient présentés dans le dossier.

L'urbanisation future:

Le risque d'urbanisation des secteurs actuellement agricoles situés au nord-ouest et au nord-est de Port sur Saône, entre la limite actuelle d'urbanisation et la future déviation est identifié ; il est même considéré comme une conséquence positive de la création de la déviation, rapprochant Port-sur-Saône du bassin d'emploi de Vesoul. Le dossier de mise en compatibilité du POS de Port-sur-Saône présent au dossier ne traite pas de ces questions d'urbanisation future.

L'Ae recommande qu'une esquisse des impacts induits du projet sur l'urbanisation entre Port-sur-Saône et Saint-Valère au sud, et la déviation projetée au nord, soit jointe au dossier.

La circulation au nord de Port-sur-Saône :

La pièce C en page 36 indique que 5 rétablissements de routes coupées par la future déviation sont prévus et que les autres seront réalisés « si nécessaire ».

L'Ae recommande que la notion de nécessité soit précisée sur ce point, en indiquant notamment un éventuel lien avec les dessertes agricoles et forestières.

Circulation douce:

Si le déclassement de la RN19 est mentionné, tout comme la jonction de la déviation avec la RD20, aucun projet de circulation piétons-cycles n'est présenté dans le dossier, sauf au niveau du quartier du Breuil où la nouvelle infrastructure coupera toute liaison avec le plateau.

L'indication des réflexions en cours dans le domaine permettrait au public d'avoir une vision complète des aménagements prévus en terme de déplacements.

Les aménagements urbains:

Un des impacts positifs du projet, qui est majeur, concerne l'amélioration du cadre de vie des habitants du centre de Port-sur-Saône. Selon le dossier, une opération de réaménagement urbain est prévue, mais aucune délibération de la communauté de communes « la Saône Jolie » n'est encore prise à ce sujet.

3.4.5 L'air

Une étude des impacts de la déviation sur la pollution de l'air est présentée. Les informations concernant la pollution photochimique (ozone) apparaissent générales sans traiter précisément le projet présenté (cf. pièce E, p 281, paragraphe 5.2.3). Un complément d'étude dans ce domaine permettrait d'être parfaitement informé de l'évolution de cette pollution particulièrement dans les secteurs urbains traversés par la déviation ou en aval du viaduc sur la Saône.

L'Ae recommande un complément d'étude sur la pollution photochimique notamment dans le secteur urbanisé situé directement en aval du viaduc sur la Saône.

3.4.6 Les sols

L'entreprise Eurosérum dispose d'un plan d'épandage de ses effluents sur 3 119 ha, approuvé par arrêté préfectoral. C'est une installation classée au titre de la protection pour l'environnement (ICPE), soumise à autorisation. Elle dispose d'une lagune, également classée. Il est fait mention dans l'étude, page 291 de la pièce E, des éventuelles conséquences sur le plan d'épandage de la disparition de terres agricoles, en phase travaux et en phase d'exploitation.

Un échange avec le maître d'ouvrage indique qu'une ancienne décharge se trouve dans le fuseau B, probablement sur le tracé de la future déviation.

Il n'est pas fait mention cependant d'éventuelles pollutions aux abords de la lagune ni plus largement des dispositions qui seraient prises par le maître d'ouvrage pour déceler d'éventuelles pollutions et traiter les sols pollués le cas échéant.

Le maître d'ouvrage envisage pourtant l'existence de terres ne répondant pas aux critères d'acceptation des installations de stockage de déchets inertes (cf. p 214, pièce E).

L'Ae recommande que le dossier soit complété par les informations relatives aux impacts éventuels du projet sur le fonctionnement de la lagune de l'entreprise Eurosérum, ainsi que des dispositions qui seront prises pour traiter les éventuels sols pollués présents sur le tracé retenu.

3.4.7 Les eaux

Des études hydrogéologiques ont été menées. Le dossier présente les différentes précautions qui seront prises concernant la protection et l'écoulement des eaux superficielles et souterraines.

L'existence de remblais importants (cf. § 3.3.4 ci-dessus) aggravera spécialement en phase travaux, notamment en cas de fortes précipitations, le risque de pollution des eaux.

Le projet fait apparaître un risque significatif d'inondations en phases travaux : ruissellements et glissements des remblais, pollutions sur les zones de garage des engins et matériaux, impact des déblais sur la circulation des eaux souterraines.

L'Ae recommande de présenter dans le dossier le dispositif que le maître d'ouvrage prévoit de mettre en place en phase travaux pour maîtriser les risques inhérents aux inondations.

En phase d'exploitation, des bassins de traitement des eaux sont prévus ; leur dimensionnement et les rejets de ces bassins sont présentés succinctement dans le dossier (p 220 pièce E). Il y est cependant indiqué notamment que les bassins de rétention ne sont dimensionnés que pour assurer « le confinement d'une pollution accidentelle d'une citerne de 50m³ concomitante à une pluie biennale courte (2h) ».

L'Ae recommande que le dimensionnement et les modalités de traitement prévues pour les bassins soient précisés et justifiés dans le dossier.

3.4.8 Les milieux naturels

L'impact du projet sur le milieu naturel est majeur en phase travaux et en phase d'exploitation.

La liste des espèces et habitats d'intérêt écologique qui seront affectés et des mesures prises pour éviter, réduire, compenser chacun de ces impacts est dressée dans le dossier.

Des demandes de dérogation seront nécessaires, au vu de la destruction de certaines espèces et de leur habitat, notamment pour le hérisson d'Europe, l'écureuil roux, le chat sauvage et des batraciens.

Pour les chiroptères, une demande de dérogation sera nécessaire en raison de la destruction de leurs gîtes présents sur le tracé de la déviation.

Pour ces atteintes aux espèces protégées et à leurs habitats, des compensations sont annoncées dans le dossier (arbres-gîtes pour les chiroptères, replantations de haies et de vergers pour les oiseaux, etc. : cf. synthèse p 254, pièce E). Le calendrier de mise en œuvre et la localisation de ces compensations ne sont pas indiqués.

L'Ae recommande que le dossier soit complété d'une présentation du calendrier, des lieux retenus et des garanties apportées pour effectuer les compensations et en suivre les effets.

L'impact du tracé sur les zones humides recensées consiste en 0,74 ha situés dans la vallée de la Saône et de la Scyotte. Le SDAGE indique qu'une compensation doit être apportée d'une surface au moins égale à 2 fois la surface concernée, la valeur patrimoniale du site retenu devant s'améliorer du fait de ce statut compensatoire.

Le dossier n'indique pas précisément quel type de compensation sera apporté. Le maître d'ouvrage a indiqué aux rapporteurs lors de la visite de terrain qu'il prévoyait d'utiliser à cette fin l'île Bebeau, de propriété privée, en zone Natura 2000, actuellement couverte d'une peupleraie vieillissante. Le maître d'ouvrage prévoit de confier la gestion de l'îlot au conservatoire régional des espaces naturels (CREN), ou au lycée agricole présent sur la commune, avec l'objectif d'y restaurer les habitats (transformer la peupleraie, réinstaller une prairie, pérenniser la gestion patrimoniale : pas d'intrant, date de fauche tardive). Aucune garantie concernant la maîtrise foncière du site n'est cependant apportée au dossier. Par ailleurs, s'agissant d'une zone humide située en site Natura 2000, on peut supposer que sa remise en état après exploitation de la peupleraie vieillie actuelle aurait été de toute façon envisagée, même en l'absence de ce projet.

L'Ae recommande que la nature des compensations prévues au titre de la destruction de zones humides soit présentée, justifiée quant à sa réelle valeur ajoutée par rapport à un scénario de référence hors projet, et assortie des garanties nécessaires à leur réalisation et à son suivi dans le temps.

Phase travaux

Un récapitulatif de l'ensemble des impacts et mesures qui seront prises en phase travaux est présenté p 320 à 323 de la pièce E. Leur nombre et leur diversité indique que la conduite du chantier devra être extrêmement précise et rigoureuse, et très réactive, notamment en cas de fortes précipitations, pour atteindre ces objectifs d'impacts minimum (Cf. p 256, pièce E).

L'Ae recommande que le dossier précise les moyens que le maître d'ouvrage mettra en œuvre pour mener à bien le pilotage rigoureux et réactif auquel il s'engage.

3.4.9 Evaluation des incidences Natura 2000:

La vallée de la Saône pour l'ensemble de son lit majeur au niveau de l'aire d'étude (et plus largement au nord et au sud)

constitue un site Natura 2000¹⁸. L'évaluation des incidences du projet sur ce site doit donc identifier si le projet, par son emprise directe, seules les piles de l'ouvrage de franchissement de la Saône sont dans le site, ou par ses effets indirects, aura des « impacts significatifs dommageables » sur l'état de conservation des espèces ayant justifié la désignation du site et de leurs habitats.

Le maître d'ouvrage considère que le projet n'aura pas d'impact sur les espèces d'intérêt communautaire inscrites sur le formulaire standard de données du site, et que les connexions biologiques sont assurées (Cf. p 255, pièce E).

L'Ae souscrit globalement à cette analyse, mais s'est cependant interrogée sur le cas particulier de la pie grièche écorcheur (*Lanius collurio*), qui fait l'objet dans le dossier de descriptions incohérentes. Les deux cartes figurant au dossier p 242 de la pièce E et p 17 de la pièce F mentionnent des localisations et nombre de couples recensés significativement différents, parfois très proches de la localisation des travaux et du site Natura 2000 voire à l'intérieur du site. Cette espèce figure sur le formulaire standard de données du site ; elle n'est pas mentionnée dans le document d'objectif.

Les informations portées au dossier concernant cette espèce présentent des imprécisions qu'il convient de corriger.

L'Ae recommande donc au maître d'ouvrage de justifier l'absence d'impact significatif dommageable sur cette espèce (*Lanius collurio*).

3.5 Les méthodes

Sous réserve des observations faites au § 3.4.1 ci-dessus concernant le trafic, ce thème, traité p 332 et suivantes de la pièce E, n'appelle pas de la part de l'Ae de remarque susceptible d'affecter la validité de l'étude d'impact.

3.6 Résumé non technique

Le résumé non technique est présenté pages 14 à 29 de la pièce E du dossier.

L'impact du projet sur les habitations du quartier du Breuil n'y est pas évoqué.

L'Ae recommande que l'impact du projet sur les habitants dont les maisons se situent sur le tracé même de la déviation et à proximité du tracé, ainsi que leur devenir soient clairement indiqués dans le résumé non technique.

Il est également demandé que le résumé non technique prenne en compte les différentes recommandations émises dans cet avis.

¹⁸ -Références du site : FR 4301342 « Vallée de la Saône » (ZSC) et aussi FR 4301351 « réseau de cavités (15) à Minioptères de Schreibers en franche-comté » (ZPS)