

DOSSIER ENQUÊTE UNIQUE DÉVIATION EST VESOUL (934 pages)

CONDENSÉ SUR LE SECTEUR DE LA COMMUNE DE LA DEMIE

VOLUME I – DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

PIECE A OBJET DE L'ENQUÊTE – INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES (14 pages)

Page 5 But de l'enquête publique : Informer le public de la nature du projet, ses effets bénéfiques attendus, ses impacts potentiels et de permettre au plus grand nombre de personnes de faire connaître leurs observations. Les documents soumis à l'enquête permettent aux personnes intéressées de connaître la nature, la localisation, les caractéristiques principales du projet ainsi que ses impacts sur l'environnement.

P 11 Modalités de recueil des observations : Pendant la durée de l'enquête, le public est invité à formuler ses observations, propositions et contre propositions sur le registre de l'enquête, par courrier ou sur site internet dédié pour faire évoluer le projet.

P12 Après l'enquête DUP rapport du commissaire enquêteur à disposition des maires pendant 1 an

P13 Enquête parcellaire et arrêté de cessibilité : Des acquisitions de parcelles cadastrales publiques et privées seront nécessaires. Le préfet prendra un arrêté déclarant cessibles les parcelles. Les propriétaires seront prévenus par le maître d'ouvrage en vue d'une cession à l'amiable ou à défaut recours à une procédure judiciaire d'expropriation

PIECE B PLAN DE SITUATION (3 pages) pas d'observations (voir plan dans le dossier)

PIECE C - NOTICE EXPLICATIVE Description du projet. (25 pages)

Page 13/14 L'aménagement projeté consiste en la création d'une liaison à 2x1 voie à chaussées séparées d'environ 8 km entre la RN57 au Sud et la RN19 au Nord-Est de Vesoul (6 km en tracé neuf puis 2 km du tracé actuelle RD 919, jusqu'à son raccordement à la RN19). Au vu des volumes de trafic et pour réduire les contraintes d'intégration dans le relief et les impacts sur l'environnement, la déviation comportera deux chaussées à 1 voie, séparées par un terre-plein central (2 x 1 voie). Des créneaux de dépassement seront aménagés sur environ 30 à 40% du linéaire. La déviation sera interdite aux piétons cycles à l'exception des engins agricoles dont le passage devra être maintenu entre l'échangeur de la RN19 au nord et le futur giratoire avec la RD9 au sud. :

P18/19 Vitesse 90 km/h y compris dans les créneaux de dépassements, compte-tenu de la topographie chahutée. Cette disposition permet par ailleurs une limitation des nuisances pour les riverains et la réduction des émissions de polluants et 80 km/h sur barreau

- largeur chaussée 17 m à 25m

- 3 créneaux de dépassement : 2 dans le sens RN 57-RD 919 (environ 1 800 m et 800 m) et 1 dans le sens RD 919-RN 57 (environ 3 200 m) - déclivité de 5 %

P20 Le projet intègre le rétablissement de la RD78 en passage inférieur à l'Est de la route actuelle ainsi que les chemins agricoles et forestiers. Les rétablissements des chemins existants et accès aux parcelles agricoles ne seront définitivement arrêtés que dans le cadre des études ultérieures en concertation avec les collectivités concernées et pour la desserte agricole en fonction des éventuelles réorganisations foncières qui interviendront peut-être en concertation avec les exploitants agricoles.

P25 Le montant global du projet est estimé à 66 millions d'euros TTC

PIÈCE D - PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX voir plan dans dossier (3 pages)

Page 3 – Localisation sur La Demie du passage souterrain RD78, d'un boviduc, d'un passage grande faune et 3 de petites faunes

PIÈCE E : ÉTUDE D'IMPACT (3 pages)

L'étude d'impact du projet de déviation Est de Vesoul est présentée dans le Volume 3

PIÈCE F - ÉVALUATION DES INCIDENCES NATURA 2000 (37 pages)

Page 5-6 Objectif du projet : La déviation s'intègre dans l'aménagement de l'itinéraire structurant de la RN57, permettant de relier Remiremont à Besançon. Elle doit répondre à différents objectifs prioritaires au niveau local et global :

1. **amélioration du cadre de vie** : permettra de réduire les trafics (PL notamment et en particulier sur la RN57 dans la traversée d'Echenoz-la-Méline et la RD13 à Navenne) et conduira à l'amélioration du cadre de vie des riverains (diminution des pollutions, vibrations, bruits...). plus de passages convois exceptionnels dans Neurey et vallerois.
2. **Amélioration des conditions de circulation** dans la traversée de Vesoul et villages périphériques
3. **Trait de liaison entre des secteurs urbains existants et en devenir** -trait d'union majeur entre les zones urbaines du Sud et de l'Est de l'agglomération, qui présentent des projets de développement (zones de développement économique de Frotey-lès-Vesoul et Vallerois Lorioz).

En l'absence d'aménagement, on pourrait s'attendre à ce que :

- les conditions de circulation et de qualité de vie le long de la RN57 et dans sa traversée d'Echenoz-La Méline, d'ores et déjà difficiles actuellement, continuent à se dégrader,
- le trafic sur la rocade ouest, déjà important dans sa partie nord, continue à augmenter notamment pour sa part de poids lourds, participant ainsi à la saturation des dessertes des zones d'activités situées à l'ouest de l'agglomération. De même sur la RN19 dans la traversée de Vesoul,
- les dommages infligés par les convois exceptionnels perdurent (dégâts aux habitations, altération des voiries empruntées)
- Le risque d'accident grave pour les piétons reste important.

P6 Trafics attendus - D'après l'étude de trafic réalisée par le Cerema en mars 2019, les trafics prévisionnels sont estimés pour 2024 (6 550 véh/j.(3,7 % PL) et pour 2044, sont estimés 7 430 véh/j.(12,1 % PL) dans une hypothèse basse et à 7 640 véh/j.(12,1 % PL) pour l'hypothèse haute

P12 à 37 Analyse des milieux naturels de la flore et de la faune en zone Natura 2000

CONCLUSION DE L'ÉVALUATION DES INCIDENCES NATURA 2000,

Le projet engendrera des incidences significatives, sans application de mesures, sur une population d'espèces, à savoir l'Engoulevent d'Europe, espèce rare mais non prioritaire. Ces incidences sont notamment dues à la perte d'habitat favorable, à la mortalité due au trafic engendré par la création de la route et au dérangement engendré par le trafic routier. Ce dernier peut conduire à l'éloignement des individus de l'emprise routière et ainsi supprimer un ou plusieurs territoires actuellement favorables à l'espèce.

En ce qui concerne les impacts sur les habitats forestiers, **le projet n'aura pas d'incidence significative** pouvant remettre en cause la conservation des habitats. En effet, il s'agit de milieux communs et répandus au niveau régional, et susceptibles de se développer naturellement dans le contexte local.

PIÈCE G - EVALUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE (23 pages)

Page 8 Lors de la réunion de concertation effectuée le 13/06/2018, les exploitants ont rempli un formulaire remis à la DREAL précisant les usages actuels de la RD 919 en termes de circulation agricole (fréquence, type d'engins, etc). Cette enquête a ainsi permis d'établir qu'environ 15 engins agricoles emprunteraient cette voie par semaine en saison de forte activité contre environ un trajet par semaine en dehors de cette période

P8 Le volume de **trafic a peu augmenté sur les dix dernières années** sur le territoire (d'après la mise à jour des données réalisée par le CEREMA en 2018-2019). Il en est de même pour le trafic poids lourd, sauf sur l'axe RN 57 sur lequel le trafic a sensiblement augmenté.

P10 Aux horizons futurs, l'étude de trafic réalisée en 2018-2019 par le CEREMA propose deux scénarios d'évolution entre les horizons de mise en service et mise en service + 20 ans, :

- soit une hypothèse haute avec un accroissement de la demande de +2% au total sur la période
- soit une hypothèse basse qui correspond à la stabilité des trafics sur la période

P13 La déviation Est de Vesoul **permet des baisses de trafic significatives** sur la RN57 en traversée de Noidans-lès-Vesoul (trafic divisé par 3 environ), sur la RD 457 à l'Ouest de Vesoul (-10% de trafic), la RD13 au Sud (-10% de trafic), ainsi que sur la majorité des voiries principales du centre de Vesoul.

P14 Nuisances sonores - Des modélisations acoustiques ont été réalisées sur une bande de 300m de part et d'autre du projet. Aucun dépassement de seuil acoustique n'est calculé aux abords du projet. **Aucune protection réglementaire n'est donc à prévoir.** Les niveaux sonores en façade ne dépassent pas

- 50,5 dB(A) de jour et 44,5 dB(A) de nuit aux abords du tronçon neuf,
- 55 dB(A) de jour et 48 dB

P23 **Conclusion** - Dans un contexte de **stagnation voire de diminution des trafics routiers** engendré par des politiques incitant aux reports modaux et à l'augmentation des taux d'occupation des véhicules, tel qu'attendu pour respecter la Stratégie Nationale Bas Carbone élaborée en 2019 visant une neutralité carbone du secteur des transports à l'horizon 2050, **le projet de déviation de Vesoul s'inscrirait alors dans une situation moins congestionnée, ce qui annulerait son intérêt économique. Les gains de temps, de sécurité routière et de confort, bien que demeurant significatifs, ne suffiraient pas à compenser le coût d'investissement initial de construction du projet.**

PIECE H - DOCUMENTS D'URBANISME DES COMMUNES (25 pages)

La procédure de mise en compatibilité du PLUi de l'ex. communauté de communes du Chanois, qui vise à autoriser la réalisation du projet, est en conséquence compatible avec les différents documents d'urbanisme et de planification applicables sur son territoire

PIECE I - ANNEXES partie non développée (120 pages)

Annexe I - Bilan de la concertation préalable à l'enquête de 2016
Annexe II – Consultations des collectivités territoriales et services de l'état sur le choix de la variante à retenir
Annexe III – Avis de l'autorité environnementale sur l'étude d'impact (déjà adressé par mail par Pierre Henri)
Annexe IV – Mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale

VOLUME 2 : DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

PIECE A : NOTE DE PRÉSENTATION NON TECHNIQUE (10 pages)

Page 6 Le projet de déviation a des effets sur les eaux et les milieux aquatiques et certaines installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) du projet en phase exploitation comme en phase chantier, sont soumis à autorisation ou à déclaration en application des articles L. 214-1 à L. 214-6 du code de l'environnement.

Il s'agit des travaux suivants :

- mise en place d'un réseau séparatif avec d'une part un système d'assainissement visant à récolter les eaux de la plate-forme et les faire transiter jusqu'à un ouvrage de traitement et d'autre part, un système de drainage visant à intercepter les écoulements extérieurs « propres » et les orienter vers les ouvrages de traversée ; la mise en place de ce réseau séparatif s'accompagne :
- de la création de 5 nouveaux bassins multifonctions
- de la mise en place de 17 ouvrages hydrauliques
- mise en place en phase travaux, d'un système d'assainissement provisoire ainsi que d'ouvrages hydrauliques de traversée provisoires sous les pistes de chantier

P7 à 10 Plans des installations dans le dossier DUP

PIÈCE B : IDENTIFICATION DU DEMANDEUR (3 pages)

P3 La présente demande d'autorisation environnementale est déposée par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Bourgogne-Franche-Comté

PIÈCE C : LOCALISATION DU PROJET ET PLAN DE SITUATION (7 pages)

Page 5 et 7 Voir plan de situation dans dossier

PIÈCE D : ATTESTATION DE PROPRIÉTÉ DES TERRAINS (3 pages)

Page 3 Le projet se localise :

- sur des parcelles appartenant à l'Etat ou aux collectivités territoriales
- sur des parcelles de particuliers à acquérir pour permettre la réalisation du projet. Ces parcelles seront acquises par l'Etat avant la mise en œuvre du projet, soit à l'amiable, soit par recours à la voie de l'expropriation sur le fondement de l'utilité publique du projet.

Le maître d'ouvrage du projet, l'Etat, disposera donc à l'issue de ces procédures, du droit de réaliser le projet routier sur l'ensemble des terrains concernés

PIÈCE DE : NATURE, CONSISTANCE ET VOLUME DES OUVRAGES ET TRAVAUX (19 pages)

Page 4 La largeur de la plateforme est d'environ 17 m décomposée en :

- 2 chaussées de 3,50 m séparées par un Terre-Plein Central de 2,10 m comprenant 2 Bande Dérasée de Gauche de 0,75 m,
- 2 Bande d'Arrêt d'Urgence de 2,50 m,
- 2 bermes de 1 m minimum.

Les principales caractéristiques des ouvrages et travaux sont présentées sur les plans à consulter dans le dossier

PIECE F : ETUDE D'IMPACT (3 pages)

L'étude d'impact du projet de déviation est présentée dans le Volume 3 du dossier d'enquête unique

PIECE G : DEMANDE DE DÉROGATION AUX INTERDICTIONS RELATIVES AUX ESPÈCES PROTÉGÉES (164 pages)

Page 7 Considérant les impacts du projet de déviation sur les individus et/ou les habitats de 63 espèces protégées : 37 espèces d'oiseaux, 2 de mammifères, 15 de chiroptères, 4 d'amphibiens, 3 de reptiles et 2 d'insectes, le projet est soumis à demande de dérogation, conformément aux articles L. 411-1 et L. 411-2 du code de l'Environnement.

Cette pièce détaille l'inventaire floristique et faunistiques de toutes les espèces d'animaux et fleurs présentes sur le secteur de la déviation

PIECE H : ELEMENTS UTILES A LA COMPREHENSION DES PIÈCES DU DOSSIER (36 pages)

Plans générales des principes d'assainissements et de rétablissement des écoulements naturels

VOLUME 3 : ETUDE D'IMPACT (415 pages)

Page 13 A la suite du choix du fuseau de passage de la déviation Est de Vesoul (fuseau B), différents tracés ont été recherchés au sein de ce fuseau afin de définir dans une démarche d'évitement et de réduction, celui présentant un moindre impact sur le site Natura 2000 ce qui aboutit à :

- **une profil en long**, afin de limiter les pentes fortes de la déviation, de réduire également les emprises du projet sur le site Natura 2000 et d'équilibrer le mouvement des terres.
- **un tracé en plan**, afin d'une part d'être plus conformes aux guides techniques de conception de la route, et d'autre part de limiter les impacts agricoles et les impacts sur le site Natura 2000.

P40 La localisation des **installations de chantier sera définie à un stade ultérieur** des études du projet, en tenant compte de la sensibilité environnementale des sites.

P46 Les eaux souterraines sont fortement utilisées au droit de la zone d'étude pour l'alimentation en eau potable notamment de la ville de Vesoul. **La source de Vaudemonge** située à l'ouest du hameau sur la commune de La Demie, permet l'alimentation en eau potable d'environ 150 habitants. Elle capte l'aquifère karstique des calcaires du Jurassique entre Saône et Ognon. Cette source est située en limite de la zone d'étude, qui inclut donc son périmètre de protection immédiate et traverse le périmètre de protection rapprochée de ce captage AEP.

P58 La zone d'étude du **volet Milieux naturels** correspond à une **zone tampon de 250 m** de part et d'autre du tracé retenu pour le projet. Trois sous-zones d'étude sont distinguées

- une zone rapprochée, de 40 m de part et d'autre de l'axe du projet, pour l'étude de la flore et des habitats,
- une zone moyenne, de 100 m de part et d'autre de l'axe du projet, pour l'étude des insectes (rhopalocères, odonates, insectes saproxyliques, carabiques et floricoles),
- une zone éloignée, de 250 m de part et d'autre de l'axe du projet, pour l'étude des oiseaux, mammifères, reptiles et amphibiens.

P113 L'habitat isolé reste peu présent. **On note deux habitations au nord de La Demie** à proximité du village mais néanmoins déconnectées par l'effet de relief et le contexte boisé environnant.

P114 L'occupation du sol est partagée entre terres agricoles, forêts et pelouses et landes, les zones urbaines et artificialisées restent minoritaires et **se rencontrent au niveau de La Demie** et de Colombe-lès-Vesoul.

P119 Les **activités économiques** de la zone d'étude sont quasi exclusivement **tournées vers l'agriculture et la sylviculture**. L'élevage, notamment de bovins, constitue la principale orientation des exploitations agricoles, ainsi les parcelles sont majoritairement exploitées en prairies permanentes et plus ponctuellement en cultures céréalières. Les forêts qui occupent les hauteurs du plateau, sont pour certaines privées et pour d'autres publiques communales, gérées par l'ONF.

P145 **Le Bois des Planchottes** étale son boisement de chênaie-charmaie hêtraie de manière uniforme sur l'ensemble de cette séquence. L'âge et la hauteur des boisements semblent homogènes. Au nord s'étendent les pelouses sèches du coteau de La Grande Planche. Il n'existe aucune transition entre les sous-bois humides et les pelouses sèches. Les deux milieux contrastent fortement dans le paysage (couleur, lumière, dégagement visuel, etc.).

Les vues sont très courtes dans le sous-bois et les allées. **La sensibilité du paysage local au changement est donc limitée.**

P146 **Sur les hauts de La Demie**, le manteau boisé fait place à un coteau strié de boisements en lanière et autres bois de petite taille qui alternent avec des prairies sèches. **Les dégagements visuels sont très limités.** La sensibilité du lieu tient en l'alternance de ces pleins et de ces vides à très petite échelle, menacée par la déprise agricole et l'enfrichement. A l'est de cette séquence, **la Croix Saint-Antoine** se dresse à la jonction entre deux reliefs boisés et deux combes, comme un col. Cet ancien calvaire est à la croisée d'anciens chemins et au bord de l'actuelle RD 78, bordée de noisetiers. Aux abords du calvaire, la profondeur de champ visuel est limitée à une centaine de mètres. À plus grande échelle, le haut du coteau de La Demie est particulièrement bien visible depuis le coteau de Neurey-Lès-La-Demie, pourtant situé à 1,5 km de là.

P159 L'étude se base sur un fuseau de passage d'environ 300 m de large pour une largeur chaussée réduite entre 17 et 25 m compte tenu essentiellement traversé zone Natura 2000

P163 Précisions concernant le critère protection de la ressource en eau

L'analyse multicritère a été réalisée avant la déclaration d'utilité publique qui date de mai 2014, et qui a instauré un périmètre de protection au droit du fuseau B. C'est pourquoi ce fuseau B apparaît comme très favorable au regard de la protection de la ressource dans l'analyse multicritère.

Ainsi, le fuseau B devrait maintenant être présenté comme moyennement favorable car il traverse le périmètre de protection rapprochée du captage d'Alimentation en Eau Potable de la source de Vaudemonge qui alimente un nombre limité de personnes (environ 150 habitants).

P163 Concernant le choix du fuseau, le bilan de la concertation de 2016 indique que les avis ont montré une préférence nette pour le fuseau B. Sur les 74 contributions affichant clairement un choix pour une variante, 63 avis favorables étaient pour la variante B, 9 pour la A, 1 pour la C et 1 pour la D.

P170 Le projet crée un total de 320 000 m³ de déblais excédentaires à stocker

P171 La réalisation des grands déblais et des bassins profonds ou des fondations d'ouvrages peuvent être en interaction avec les nappes souterraines en présence. Des pompages seront donc probablement nécessaires en phase travaux, et pourront avoir comme conséquences des modifications du niveau des nappes et des diminutions de débit à proximité des travaux et limiter l'alimentation en eau de source

Le projet est également concerné par la Source de Vaudemonge, qui capte les eaux pour l'alimentation en eau potable des habitants de La Demie, puisque la route nouvelle traverse son périmètre de protection rapprochée sur environ 700 mètres à l'ouest de La Demie.

P172 au sein des périmètres de protection de la Source de Vaudemonge où conformément à l'arrêté préfectoral du 22 mai 2014 de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du prélèvement d'eau potable, tout déversement de produit doit être immédiatement déclaré au maire de La Demie,

P173 Au sein du périmètre de protection rapprochée (PPR) de la Source de Vaudemonge, les stockages et dépôts de toute nature, qu'ils soient temporaires ou permanents, excepté du bois non traité, sont interdits, de même que le stationnement de véhicules à moteur.

P174 En ce qui concerne le captage de la Source de Vaudemonge, le rejet des eaux collectées devra être réalisé à l'aval hydraulique du captage, En cas de pollution alimentation en eau potable la commune de La Demie, via son interconnexion avec le réseau de Vesoul par l'intermédiaire du réseau de Neurey-lès La-Demie, pendant la durée nécessaire à la résolution des conséquences d'un incident de pollution

P201 Remise en état des zones d'utilisation temporaire à la fin des travaux -> Plantation d'arbres et arbustes le long de l'infrastructure

P243 Pour compenser la suppression de surfaces Natura 2000, les sites de CITA, le parcours santé de Navenne offrent des conditions favorables à la mise en œuvre de la compensation. La DREAL a entamé des recherches foncières des mesures compensatoires sur les communes de Echenoz-la Méline, Navenne, Quincey et Charriez. L'identification des propriétaires des parcelles susceptibles d'accueillir les mesures compensatoires est en cours. La politique de la DREAL et de l'État n'est pas d'acheter les terrains mais plutôt d'établir des conventions. Une démarche est en cours auprès des propriétaires pour sonder leur intérêt.

P244 Les terrains qui se trouvent sous l'emprise du projet feront l'objet d'acquisitions par le maître d'ouvrage, à l'amiable ou le cas échéant par expropriation. Une indemnisation des surfaces prélevées par le projet sera établie.

Dans le cas d'expropriations, le montant et le détail des indemnisations qui seront proposées aux ayant-droits pour l'acquisition de terrain, seront évalués par France Domaine lors de la définition exacte des emprises et des ayant droits au moment des enquêtes parcellaires.

P245 Le projet de déviation a un effet d'emprises sur des parcelles exploitées en agriculture, du fait des talus routiers mais également de ses aménagements connexes (bassins de protection des eaux et modelés). Le projet concerne environ 17 ha de terrains agricoles. De plus, environ 17 ha de surface agricole supplémentaire seront concernés par les emprises nécessaires aux travaux et donc

impactés de manière temporaire par le projet. Ces surfaces pourront toutefois, une fois les travaux réalisés, être rétrocedées à l'agriculture.

P247 Les emprises des travaux seront limitées aux surfaces strictement nécessaires, les pistes de chantier et les installations de chantier seront situées **de manière à limiter au maximum les impacts sur les cultures**. En fin de travaux, les terrains agricoles éventuellement utilisés seront remis en état. Ils seront notamment décompactés pour leur redonner des caractéristiques culturelles proches de celles de l'état initial

P248 Le tracé a été spécifiquement adapté à la suite de la concertation avec la Chambre d'Agriculture **pour éviter une parcelle agricole**. Les massifs forestiers étant très présents dans le secteur d'étude, la déviation traverse des zones boisées et exploitées. Le projet a un effet d'emprise sur environ **27,5 ha de forêts** dont 7,25 ha de forêts communales

P255 le Maître d'Ouvrage **n'est pas tenu de mettre en place des protections acoustiques** si inférieur à 65 dB(A) en période diurne et 60 dB(A) en période nocturne.

P257 Aucun dépassement de seuil acoustique n'est calculé aux abords du projet. Les niveaux sonores en façade ne dépassent pas 50.5 dB(A) de jour et 44.5 dB(A) de nuit. **Aucune protection réglementaire n'est donc à prévoir**

P258 **Voir croquis montrant les onze habitations ne dépassant pas les niveaux sonores**

P262 **Pendant les travaux**, la **qualité de l'air pourra être affectée** par des émissions de poussières liées aux opérations de terrassement, à la circulation des engins sur les pistes, à l'envol des poussières provenant des stocks de matériaux, ... mais également, dans une moindre mesure, par des émissions de gaz (monoxyde de carbone, oxydes d'azote, oxydes de soufre, composés organiques volatils, hydrocarbures...) dues aux moteurs des engins de chantier.

Les émissions polluantes et l'envol des poussières ou de fines particules en suspension dans l'air **peuvent provoquer une gêne pour les riverains**, ainsi que pour le personnel de chantier.

Ces nuisances en phase travaux seront d'autant plus perceptibles pour les riverains les plus proches du projet, soit :

- les 2 habitations situées à environ 60 et 80 mètres du pied de talus à La Demie,
- la frange nord du village de La Demie située à environ 150 mètres du projet,

P262 Pour une route, les effets sur la **qualité de l'air** sont généralement détectés dans une bande réduite à environ 50 mètres de part et d'autre de l'infrastructure. Au-delà, on constate que les concentrations reviennent aux niveaux de pollution de fond. Les riverains les plus proches sont les 2 habitations situées à 60 et 80 mètres du pied de talus à La Demie . **Ainsi aucun effet sur la qualité de l'air au droit des habitations les plus proches du projet n'est attendu.**

P269 **Effets visuels depuis les habitations riveraines** : à La Demie, les deux habitations les plus proches du projet routier se situent à environ 60 m et 80 m de distance du pied de talus. Le talus de remblai **s'élève à plus de 10m** en son point le plus haut. Le boisement existant entre les deux habitations et la route constitue un écran visuel, qui empêche les vues vers le haut du coteau. Du fait de la proximité du projet, la largeur résiduelle de ce boisement sera réduite à moins de 10m : il y a localement un risque de transparence et d'impact visuel (entre les deux habitations). Pour réduire le risque d'impact visuel, **les talus techniques côté sud seront boisés**, et les emprises réduites au maximum entre les PK 3+000 et PK 3

P271 Effets visuels sur la Croix de Saint-Antoine : **Le calvaire sera en contrebas d'un talus de remblai de 6m** de haut environ. Le monument historique fera face au talus de remblai, situé à une distance de 4m. La clôture sera implantée à proximité immédiate du calvaire. La RD78 existante, bordée de haies de noisetiers, disparaît sur plusieurs centaines de mètres. A la perte du cadre paysager s'ajoute la perte de sens d'un signal visuel, autrefois implantée à la croisée des chemins..La destruction du cadre paysager de la Croix de Saint-Antoine ne pouvant être évité, **il est également proposé de déplacer le monument historique. Deux implantations sont proposées**, toutes deux à un carrefour. **Soit une implantation au nord**, dans un cadre paysager existant, non impacté par le projet et isolé visuellement de la nouvelle route par un boisement de plus de 160 m de large. **Soit une implantation au sud**, un peu plus proche de son implantation actuelle, mais dans un cadre entièrement remanié et qui devra être replanté.

P272 Voir plan positionnement 2 emplacements envisagés pour la croix Saint Antoine

P273 Effets visuels depuis les habitations de Neurey-Lès-La-Demie : La future route, bien que située à plus d'1,8km des habitations de Neurey aura un impact visuel frontal. Le grand remblai situé entre les PK 3+500 et PK 3+700 s'élèvera à plus de 20m de haut sur le flanc du coteau de La Demie. Ses dimensions en feront un élément très visible en toile de fond du paysage, depuis le bas de la Combe Poissard, depuis le coteau de Neurey et depuis les départementales qui les sillonnent. Pour l'usager (du rétablissement) de la RD78, qui circulera en pied de remblai, l'impression sera imposante

Pour atténuer l'impact visuel à l'échelle du Grand Paysage, le remblai sera entièrement boisé. Pour les vues lointaines, le modelé boisé devra se fondre avec les massifs boisés adjacents. Une haie de noisetier sera replantée au sud du rétablissement de la RD78, pour atténuer davantage l'impact visuel du projet. Cette haie contribuera à reconstituer l'ambiance et le caractère du paysage aux abords de la RD78.

P281 Pendant les travaux, toute découverte fortuite de vestiges fera l'objet d'une déclaration immédiate au maire de la commune, qui devra la transmettre sans délai au préfet afin de lancer une procédure de fouille.

Plusieurs propositions sont étudiées pour le devenir du monument historique de la Croix de Saint-Antoine dans le cadre du projet :

- soit sa conservation à son emplacement actuel, qui présente des inconvénients en termes d'intégration paysagère et de mise en valeur pour le public, mais qui est moins lourd en termes de procédure et de coût de réalisation,
- soit son déplacement qui présente des avantages en termes d'intégration paysagère et de mise en valeur pour le public, mais qui est plus lourd en termes de procédure et de coût de réalisation.

P282 L'Architecte des Bâtiments de France a indiqué ne pas s'opposer au déplacement de la Croix de Saint-Antoine, à condition qu'elle soit mise en place à une croisée de chemin pour que sa position conserve une signification, qu'une mise en valeur puisse être réalisée avec une garantie de sécurité matérielle de l'œuvre, en concertation avec ses services.

P314 PLUi - Pour les communes de La Demie, Valleriois-Lorioz, Quincey et Frotey-lès-Vesoul, les PLU ne sont pas compatibles avec la réalisation du projet et nécessitent une mise en compatibilité

P315 Du fait de la fragmentation des parcelles agricoles par l'infrastructure routière ou d'autres raisons, un remembrement pourrait être réalisé. Ce dernier serait susceptible d'entraîner la conversion de surfaces prairiales en cultures, la suppression de haies, de bosquets, etc.