

**Le projet de déviation Est à 2 fois une voie n'est pas acceptable tel que proposé.**

**1- Celui-ci fait l'objet de nombreuses remarques critiques et de demandes de compléments d'études de la part de l'Autorité Environnementale (AE) consultée.** Vu l'ampleur des compléments nécessaires pour reprendre le projet et justifier la variante finalement retenue, l'AE avait demandé à être à nouveau saisie pour avis sur l'étude d'impact mise à jour, avant mise à l'enquête publique, ce qui n'a pas été fait.

**2 - Alors que nous subissons les premiers effets du changement climatique, que nous sommes en pleine crise économique liée à la crise sanitaire du COVID 19, ce projet est d'un autre temps.** Il est très coûteux pour les finances publiques (66 millions d'Euros pour 6 km) – voir à ce sujet l'avis du Conseil Départemental du 9/07/2020. D'autre part, il ne répond plus aux enjeux majeurs actuels de protection de notre environnement, de réduction des gaz à effet de serre, de protection de la ressource en eau potable, de santé publique, de limitation des déplacements et de développement des circuits courts pour les approvisionnements et la production.

**3 - s'agissant d'une déviation de route nationale, l'Etat se doit d'être exemplaire,** or ce projet va à l'encontre des engagements de l'Etat lui-même et des dispositions législatives et réglementaires qu'il édicte, à savoir notamment :

- **arrêter l'artificialisation des sols** (en application de la loi du 23/11/2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique, en juillet 2019 l'Etat demande aux préfets d'appliquer l'objectif « zéro artificialisation nette du territoire » en veillant à faire émerger les projets et les opérations sobres et vertueuses en matière de consommation d'espace. Or cette déviation Est détruira 38 ha d'habitats naturels, dont 18,35 ha classés en zone Natura 2000, pour un gain de temps de 3 à 5 % dans la traversée de l'agglomération (soit à peine une dizaine de minutes), comme indiqué dans l'avis de l'AE page 24. De plus cet aménagement induira la réalisation de la zone d'activité « Echenoz Sud » au giratoire de Valleriois-Lorioz ; parfait exemple d'étalement urbain et d'artificialisation des sols. Une autre zone d'activité à l'entrée Est de Frotey-lès-Vesoul est également à craindre.
- **agir drastiquement pour préserver notre climat et donc réduire les déplacements émetteurs de gaz à effet de serre** (nous sommes signataires et initiateurs des accords de Paris sur le climat). Or ce projet vise à faciliter le trafic poids-lourds, dont l'accroissement est envisagé, et notamment le trafic international, De plus la réalisation de la ZAC « Echenoz-Sud », engendrera une augmentation des déplacements urbains sur l'ancien tronçon de la RN57, dans le secteur de la Providence à Echenoz-la-Méline.
- **préserver et augmenter la biodiversité.** Cela sous-entend le respect du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) approuvé par le Préfet de Région le 2/12/2015 et intégré récemment dans le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET). Or le projet de déviation Est est envisagé au cœur d'un corridor écologique potentiel à remettre en bon état et à la confluence de 3 corridors écologiques potentiels à préserver, identifiés par le SRCE. Les milieux naturels seront détruits sur toute la longueur de l'ouvrage, soit 6 km. Aucune mesure compensatoire ne les remplacera. Un projet de déviation de route nationale dans un tel secteur ne peut en aucun cas être conforme ou compatible avec ces dispositions, quand bien même des passages seraient aménagés pour la faune. Le projet de déviation doit tenir compte également du plan d'actions du SRCE et notamment de la sous-orientation A 1 « Maîtriser la fragmentation des massifs forestiers liée aux infrastructures de transport » (limiter la création de nouvelles infrastructures routières en forêt afin de limiter de nouvelles fragmentations du milieu forestier) et de la sous-orientation B 1 « Inventorier et hiérarchiser les points noirs de déplacements des espèces avec les infrastructures de transport » et « Résorber ces points noirs associés aux infrastructures de transport ». En totale contradiction avec les dispositions de ce plan d'actions, cette déviation va couper en deux les boisements au-dessus de La-Demie et le bois dit « du tilleul » à Quincey.
- **protéger les ressources en eau potable.** Or, la déviation Est a vocation à attirer une partie du trafic de poids lourds, donc à multiplier les risques d'atteinte grave à la ressource en eau dans le périmètre de protection du captage de la Font de Champdamoy et du captage de La Demie, ce qui est inacceptable dès lors que la ressource en eau potable se raréfie et doit faire l'objet de protections fortes en application du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eau (SDAGE). **Ce risque est extrêmement important, preuve en est le grave accident de camion survenu en 2005 sur le barreau Est,** donc sur la partie déjà réalisée de ce projet de déviation. La perforation de la cuve du camion qui contenait 30 m3 d'hydrocarbures avait engendré une pollution aux hydrocarbures de la Colombine et de 400 m<sup>2</sup> de terre en dessous du pont enjambant la rivière. L'alimentation en eau de l'agglomération vésulienne avait dû être arrêtée en raison du risque de pollution du captage de la Font de Champdamoy. L'agglomération avait alors été alimentée par le captage du Breuchin, ce qui serait difficile aujourd'hui, les prélèvements sur ce captage étant en limite de capacité, et tout particulièrement en période estivale – voir le site Internet [aria.developpement-durable.gouv.fr/accident/29901/](http://aria.developpement-durable.gouv.fr/accident/29901/).
- **Respecter, le principe "Eviter - réduire – compenser" imposé par l'Europe et retranscrit dans la loi de reconquête de la biodiversité d'août 2016, notamment.** Ainsi, avant tout aménagement conséquent ayant des incidences sur l'environnement, il convient d'étudier toutes les solutions permettant d'éviter le projet. **Or, le réaménagement de la déviation dite « rocade Ouest » n'a pas été étudié dans ce dossier, alors qu'il aurait dû l'être finement et chiffré – ce point est développé page 15 de l'avis de l'AE.**

En conséquence, pour répondre aux enjeux de sécurisation et de fluidification de la RN 57 dans la traversée de l'agglomération vésulienne, l'Etat se doit de ne pas autoriser présentement ce projet d'infrastructure nouvelle et de demander au préalable, à l'instar de l'AE, une étude technique et chiffrée des solutions de réaménagement de la déviation Ouest existante.

**Si malgré tous ces arguments, ce projet était autorisé, veillez au moins à honorer l'engagement de rétablissement des voies de communication existantes** (voir notice explicative – pièce C). **Cette demande concerne notamment la voie communale parallèle à la RD 9 et passant devant l'ancienne carrière à Quincey.** Celle-ci dessert des parcelles agricoles et est utilisée par les agriculteurs de Neurey-Lès-La-Demie et des habitants de Quincey. Cette voie communale sera coupée par la mise en place d'un bassin de rétention d'eau pluviale. Le trafic agricole sera donc reporté sur la RD 77 et la RD 9, via le nouveau giratoire du contournement, ce qui s'avérera pénalisant et dangereux pour les exploitants comme pour les usagers des routes concernées. Ce rétablissement, s'il est réalisé en passage inférieur, pourrait d'autre part constituer utilement un dernier point de passage « faune » quasiment à mi-distance entre le passage inférieur prévu dans le bois du tilleul et le passage inférieur que constitue le chemin vert, sous l'ancien tronçon dit du « barreau Est », Idem, veillez au rétablissement de la liaison douce entre La Grange Besson et le village de Valleriois-Lorioz (voir l'avis de la Communauté de Communes du Pays de Montbozon et du Chanois du 27/07/2020).