

**DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE RELATIVE A LA  
SUPPRESSION DU PASSAGE A NIVEAU DE JONCHES  
COMMUNE D'AUXERRE**



**RAPPORT DE LA COMMISSION  
D'ENQUÊTE PUBLIQUE**

## **DEPARTEMENT DE L'YONNE**



# **ENQUÊTE PUBLIQUE**

préalable à une déclaration d'utilité publique dans le cadre de la suppression du passage à niveau n°19 -hameau de Jonches- sur le territoire de la commune d'Auxerre avec création d'un barreau routier entraînant le classement et le déclassement des routes impactées



## **RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

## TABLE DES MATIERES

<b>1ère Partie</b>	<b>5</b>
<b>Avant-propos</b>	<b>5</b>
<b>I -GENERALITÉS</b>	<b>5</b>
<b>11- Préambule</b>	<b>5</b>
<b>12 - Identification du porteur de projet</b>	<b>6</b>
<b>13 - Objet de l'enquête</b>	<b>6</b>
<b>14- Références législatives et réglementaires</b>	<b>6</b>
<b>15- Composition du dossier d'enquête</b>	<b>7</b>
<b>16- Le projet</b>	<b>7</b>
16.1 - Historique du projet	8
16.2 - Accidentologie induite par le passage à niveau	9
16.3 - Travaux liés au projet	9
16.4 - Enjeux et contraintes du projet	12
16.5 - Estimation du coût du projet	13
16.6 - Justification de l'utilité publique du projet	13
<b>17 - Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme et plans divers</b>	<b>13</b>
17.1 - Schéma de Cohérence Territoriale du Grand Auxerrois	13
17.2 - Plan Local d'Urbanisme d'Auxerre	13
17.3 -Plan Local d'Urbanisme de Monéteau	14
17.4 - Plan des servitudes d'utilité publique du PLU de Monéteau	15
17.5 - Plan de Prévention des Risques Naturels des communes d'Auxerre et Monéteau	15
<b>18- Avis de l'Autorité environnementale</b>	<b>15</b>
<b>19 - Concertation publique</b>	<b>15</b>
<b>20 - Avis des services consultés</b>	<b>16</b>
<b>21 - Procédure de classement et de déclassement de voirie</b>	<b>17</b>
<b>2- ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE</b>	<b>19</b>
<b>21 - Organisation de l'enquête</b>	<b>19</b>
21.1 - Désignation de la commission d'enquête	19
21.2- Contacts, concertations, et démarches préalables à l'enquête.	19
21.3 - Démarches en cours d'enquête	20
21.4- Publicité légale et information du public	20
21.5- Communication du porteur de projet	21
21.6 - Modalités de participation offertes au public.	21
21.7 - Registres d'enquête	22
<b>22 - Déroulement de l'enquête</b>	<b>22</b>
22.1 - Durée et permanences	22
22.2 Rencontre avec des élus	23
22.3 - Climat et incidents	23
22.4 - Clôture	23
22.5- Communication des observations du public et questions de la commission d'enquête au porteur de projet	24
22.6 Mémoire en réponse du Maître d'ouvrage	24
<b>3 - ANALYSE GENERALE DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS DU PUBLIC</b>	<b>25</b>

3.1 - Résumé des Avis des conseils municipaux	25
3.3 - Relation comptable des observations du public	28
3.4 - Sens général des avis	29
<b>4- ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC</b>	<b>29</b>
<b>5- DOSSIER DES ANNEXES</b>	<b>60</b>
<b>2ème Partie</b>	<b>62</b>
<b>CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE</b>	<b>62</b>
<b>1 – Généralités</b>	<b>62</b>
1.1 – Rappel de l'objet de l'enquête publique	62
1.2- L'origine du projet	62
1.3 - Synthèse du déroulement de l'enquête publique	63
1.4 - S'agissant de la concertation publique	65
<b>2 - Motivation des conclusions</b>	<b>66</b>
2.1- Au sujet du projet :	66
2.2 - Au sujet de la dangerosité du passage à niveau	67
2.3 - Au sujet de la sécurisation du passage à niveau	69
2.4 – S'agissant de l'opportunité du projet	70
2.5- S'agissant de la pertinence du tracé retenu	71
2.6 - S'agissant de la consommation d'espace et de l'impact sur l'activité agricole	72
2.7 - S'agissant de l'impact du projet sur l'environnement et le cadre de vie	72
2.8 - S'agissant de la compatibilité avec les réseaux et équipements existants	76
2.9 - S'agissant de la prise en compte des modes de déplacement dits « doux »	76
2.10 - S'agissant des conséquences sur le trafic routier	77
2.11 - S'agissant du projet de liaison routière entre le RD 124 et la RN 6	79
2.12 - S'agissant du coût et du financement du projet	79
2.13 - S'agissant de la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme existants	80
2.14 - Classement et déclassement des voies concernées par le projet	81
<b>3- Analyse bilancielle</b>	<b>82</b>
<b>4 – Avis</b>	<b>87</b>

## 1ère Partie

### Avant-propos

Ce rapport est constitué de deux parties distinctes mais regroupées en un seul document.

La première partie vise à fournir à l'autorité organisatrice de l'enquête une retranscription fidèle, complète et objective du déroulement de l'enquête. Elle synthétise le dossier technique mis à disposition de la population, relate les observations du public, les commente si nécessaire, et transcrit les réponses du maître d'ouvrage. Dans cette 1ère partie la commission d'enquête s'efface derrière les faits qu'elle rapporte pour conserver la nécessaire neutralité et la stricte objectivité qui guident constamment son action.

Dans la deuxième partie la commission d'enquête prend parti sur le projet soumis à l'enquête. C'est à dire qu'elle met en œuvre sa capacité à donner un avis en son nom, sans n'être aucunement influencée par les opinions des uns et des autres (porteur de projet, opposants, sympathisants, etc.) Elle se fonde sur des considérations de droit et de fait issues d'un examen complet et détaillé du dossier et fait une application de la théorie du bilan, en mettant en balance les avantages que procure le projet au regard des inconvénients qu'il implique, notamment d'ordre économique, social, financier et environnemental.

L'avis de la commission d'enquête doit être compris comme étant la décision d'hommes libres et éclairés ayant sagement et posément analysé et pesé les diverses données d'une situation soumise à leur appréciation.

-oOo-

## I -GENERALITÉS

### 11- Préambule

#### *Qu'est-ce qu'une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) ?*

Une déclaration d'utilité publique, abrégée par le sigle DUP, est une procédure administrative en droit français qui permet de réaliser une opération d'aménagement, telle que la création d'une infrastructure de communication, d'une école ou d'un lotissement par exemple, sur des terrains privés en les expropriant, précisément pour cause d'utilité publique ; elle est obtenue à l'issue d'une enquête publique.

Cette procédure est nécessaire en vertu du Code civil qui prévoit (article 545) que « nul ne peut être contraint de céder sa propriété, si ce n'est pour cause d'utilité publique et moyennant une juste et préalable indemnité ».

La déclaration d'utilité publique fait partie de la phase administrative de la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique, gérée le « *Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique* ». La procédure peut aussi valider l'établissement de servitudes d'utilité publique.

La procédure se déroule en deux temps.

L'enquête publique : (voir le plus bas le § qui lui est consacré)

#### La déclaration d'utilité publique :

Après la fin de l'enquête, les pouvoirs publics peuvent prononcer la déclaration d'utilité publique.

Celle-ci doit prendre la forme d'un décret en Conseil d'État pour les opérations les plus importantes (construction d'une autoroute, d'une ligne de chemin de fer...). Dans le cas d'opérations moins importantes (cas du projet de suppression du passage à niveau de Jonches/Auxerre), la déclaration peut faire l'objet d'un simple arrêté préfectoral.

Le décret ou l'arrêté précise la durée pendant laquelle la déclaration reste valable et permet donc de procéder aux expropriations nécessaires.

### ***Pourquoi une enquête publique ?***

Le projet soumis à une déclaration d'utilité publique provoque l'ouverture d'une enquête publique destinée à recueillir l'avis des personnes intéressées ou concernées par ledit projet.

Pour ce faire le préfet saisit le président du tribunal administratif dont il dépend, lequel désigne alors une commission d'enquête, puis il organise l'enquête par arrêté préfectoral pour en fixer la durée, les permanences ouvertes au public, les moyens mis à sa disposition pour s'exprimer etc.

Avec cette procédure la population concernée est en mesure de prendre connaissance du dossier et surtout, dans le cadre de cet espace d'expression démocratique, de donner son avis sur le projet.

La commission d'enquête<sup>1</sup> ne dispose d'aucun pouvoir de décision, ni même d'influence. Elle est avant tout un relais neutre et indépendant entre les citoyens et le porteur de projet, en l'occurrence la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Bourgogne-Franche-Comté.

Elle répond aux demandes d'information du public, recueille ses observations, appréciations, suggestions et éventuellement contre-propositions, qu'elle soumet au porteur de projet. Elle consigne alors les questions du public, les réponses du porteur de projet, et ses éventuels commentaires dans un rapport assorti de conclusions motivées et d'un avis.<sup>2</sup>

Ce rapport est remis au préfet organisateur de l'enquête publique dans le délai d'un mois après clôture de l'enquête publique.

## **12 - Identification du porteur de projet**

DREAL BOURGOGNE FRANCHE COMTE (DREAL BFC)

Service Transports-Mobilités

Département Maîtrise d'Ouvrage Routière

21 boulevard Voltaire

21078 DIJON

Représenté par M. GIRARD Pascal

Tél : 03.45.83.20.92

## **13 - Objet de l'enquête**

Il s'agit d'une enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet de suppression du passage à niveau de Jonches, engendrant la création d'un barreau routier par déviation de la RN 77, la requalification de la RD84 et l'aménagement d'une passerelle modes doux sur les territoires communaux d'Auxerre et de Monéteau (89).

## **14- Références législatives et réglementaires**

- Loi n° 83-630 du 12/07/1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement.

- Décret 2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique,

- Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, articles l1 et R122-1 à R112-19,

<sup>1</sup> Les membres de la commission d'enquête, tenus au devoir de réserve, remplissent leur rôle dans l'intérêt général, en toute indépendance, avec équité, loyauté, intégrité, dignité, impartialité et neutralité (Code d'éthique et de déontologie des membres de la compagnie nationale des commissaires enquêteurs)

<sup>2</sup> Cet avis, purement consultatif, peut être favorable, favorable assorti de réserves ou défavorable.

- Code de l'environnement, article R.122-2 (annexe rubrique n°6° a),
- Code voirie routière articles L123-2,L123-3, R123-1,R123-2, L131-4,L143-1, R131-3 à R131-8
- Décision du 29 juin 2012 du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, validant le programme de suppression du PN 19 commune d'Auxerre/Jonches et fixant l'enveloppe prévisionnelle à 18M€,
- Décision n° E19000072/21 en date du 28/05/2019 du président du tribunal administratif de Dijon désignant le président et les membres de la commission d'enquête,
- Arrêté n°PREF-SAPPIE-BE-2019-0311 du 08 juillet 2019 du préfet de l'Yonne.

### **15- Composition du dossier d'enquête**

Le dossier présenté à l'enquête publique, qui comprend au total 213 pages, a été réalisé pour le compte de la DREAL BFC par le groupe NOX spécialisé en ingénierie et études techniques.

#### -Pièce n° 1 :

Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique de 89 pages format A4,

#### -Pièce n° 2 :

Dossier de cinq annexes pour un total de 124 pages format A4 :

Annexe 1 : décisions ministérielles

Annexe 2 : décision de l'autorité environnementale d'examen au cas par cas

Annexe 3 : étude trafic

Annexe 4 : étude acoustique

Annexe 5 : note enjeux biodiversité

Pendant toute la durée de l'enquête, ce dossier a été mis à disposition du public :

-sur le site Web de la préfecture de l'Yonne ([www.yonne.gouv.fr/rubrique politiques publiques/environnement/déclaration d'utilité publique/enquêtes publiques](http://www.yonne.gouv.fr/rubrique_politiques_publicques/environnement/declaration_d_utilite_publicque/enquetes_publicques))

-sur le registre dématérialisé à l'adresse suivante ([www.registre-demat.fr](http://www.registre-demat.fr) suppression-passage-niveau-19-jonches)

-dans les mairies d'Auxerre, de Monéteau, de Venoy, dans les mairies annexes des hameaux de Jonches et de Laborde, aux jours et heures d'ouverture au public et lors des permanences de la commission d'enquête.

-en préfecture de l'Yonne à Auxerre sur poste informatique mis à disposition du public les jours ouvrés de 9h à 12h et de 14h à 16h30, sur rendez-vous pris au 03.86.72.78.16 ou 03.86.72.78.14

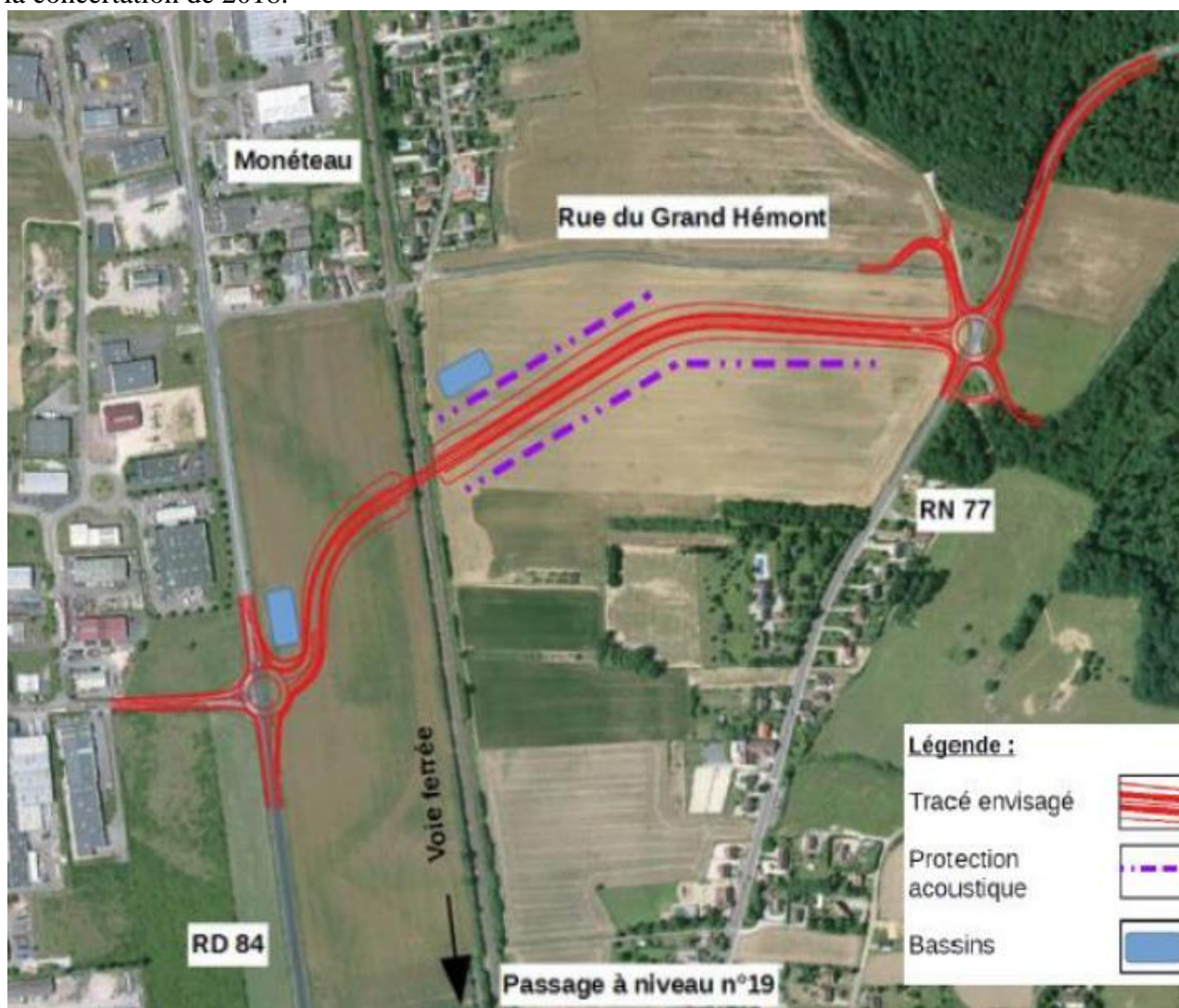
Par ailleurs dans chacune des mairies le dossier, tel que décrit précédemment, était accompagné d'un registre d'enquête côté et paraphé par le président de la commission d'enquête destiné à recevoir les observations, sujétions, et autres contributions de la population.

### **16- Le projet**

Ce chapitre ainsi que les suivants ne traduisent nullement les sentiments, opinions ou jugements de la commission d'enquête. Ils résument dans cette phase objective du rapport, Les éléments qui émanent de la teneur du dossier et des explications fournies par le Maître d'ouvrage. Ils sont volontairement succincts puisque le public a pu accéder librement au dossier complet sur les sites et dans les mairies ci-avant dénommés.

Le projet, qui s'inscrit sur les territoires communaux d'Auxerre et de Monéteau, consiste à supprimer un passage à niveau accidentogène situé sur la RN77 au hameau de Jonches, commune d'Auxerre. Une partie de la RN77 traversant Jonches sera remplacée par un barreau de déviation entre la RD84 et la RN77 au nord de Jonches, lequel sera raccordé au réseau existant par deux giratoires. Il est accompagné de la requalification de la RD84 en 2x2 voies entre le raccordement au barreau de déviation et la RN6 et la création d'un cheminement annexe modes doux (piétons, vélos) pour le franchissement de la voie ferrée.

Cet itinéraire qui s'établira depuis la rue Robert Rimbert (actuelle RN77) sera situé au sud de Jonches et la passerelle sera positionnée le long de la RN6, reprenant une proposition émise lors de la concertation de 2018.



### 16.1 - Historique du projet

A la suite d'un rapport de juin 2008 concernant les passages à niveau sur Route Nationale classés comme préoccupants devant être supprimés, rapport au titre duquel le PN n°19 de Jonches a été identifié, une étude préliminaire, prise en charge à parité par l'Etat et Réseau Ferré de France (RFF, prédécesseur de SNCF Réseau) est lancée. L'objectif poursuivi est la suppression du passage à niveau situé sur la commune d'Auxerre, lieu-dit de Jonches (89).

En parallèle des travaux de sécurisation de passage à niveau, les études de cinq tracés sont menées jusqu'à 2012 où le comité de pilotage a entériné le choix de la variante n°5.

La maîtrise d'ouvrage est ensuite assurée par la DREAL Bourgogne-Franche-Comté par décision ministérielle du 29 juin 2012 afin de poursuivre les études et de proposer des variantes du tracé 5 dans le but d'organiser une concertation publique.



A l'issue de la concertation de 2018, et après études de variantes complémentaires demandées lors de cette dernière, le choix du parti d'aménagement issu des études préliminaires a été confirmé et développé dans les études d'avant-projet.

Le projet consistera donc en la réalisation d'un barreau routier au Nord du PN n°19 sur la RN77 permettant le franchissement en toute sécurité de la voie ferrée. Le barreau routier sera raccordé aux routes existantes par la création de deux carrefours giratoires sur la RN77 et la RD84.

La concertation a également conduit à intégrer à l'opération la requalification et la mise à 2x2 voies de la RD84, laquelle sera amenée à supporter un volume de trafic plus important qu'actuellement et, par ailleurs, sera déclassée du réseau routier national afin de garantir la continuité entre la RN77 et la RN6.

#### 16.2 - Accidentologie induite par le passage à niveau

La RN77 relie Auxerre à Troyes en passant par Saint-Florentin. Elle supporte un trafic important dans la traversée de Jonches de l'ordre de 10.000 véhicules/jour avec 11% de poids lourds (source : Etude de trafic 2013). Des pics de circulation liés à des mouvements pendulaires domicile-travail sont enregistrés à l'heure de pointe du matin vers Auxerre et en sens inverse le soir. Au niveau de Jonches, un passage à niveau est présent, le passage n°19, puis la RN77 se raccorde sur la RN6 à l'entrée nord d'Auxerre.

Le passage à niveau n° 19 est situé en agglomération, dans la traversée du hameau de Jonches. De part et d'autre de cet ouvrage, la vitesse de la circulation routière est limitée à 30 km/h.

Selon la Direction Interdépartementale des Routes Centre-Est, service en charge de l'exploitation de la RN 77, un seul accident corporel est survenu sur ce passage à niveau entre 2006 et 2017. Il s'agit d'une collision entre un autocar et un train en 2010 ayant occasionné 17 blessés, dont 1 grave, tous passagers de l'autocar et SNCF Réseau a recensé 17 accidents matériels avec dommage aux barrières entre 2008 et 2017. Suite à l'accident de 2010, des travaux de sécurisation conséquents ont été réalisés afin de prévenir davantage de la présence de ce passage à niveau (remplacement des feux clignotants, renforcement des panneaux de danger, mise en place d'un système de détection de remontée de file, création d'une zone de refuge, dispositif de contrôle automatisé) afin de réduire le risque d'accident.

Toutefois, sur les cinq premiers mois de 2018, deux accidents matériels supplémentaires sont survenus et un accident mortel (2 morts) a eu lieu le 14 janvier 2018.

Commentaires de la commission d'enquête : Une étude du trafic plus récente que celle de 2013 aurait été appréciée. Enfin si le dossier fournit de nombreux éléments d'appréciations sur la circulation routière il est curieusement totalement muet sur le trafic ferroviaire, hormis une phrase pour indiquer que la vitesse des trains est limitée à 120 km/h à hauteur du passage à niveau de Jonches. La commission aurait apprécié de disposer d'éléments sur la circulation ferroviaire tels que le trafic journalier dans chaque sens, son amplitude sur 24h00 etc. Des questions ont posées en ce sens au porteur de projet avant l'ouverture de l'enquête publique.

#### 16.3 - Travaux liés au projet

##### **Nouveau barreau routier**

Il est implanté au nord du hameau de Jonches, sur des parcelles agricoles du territoire communal de Monéteau. A ses extrémités il sera raccordé aux axes existants deux giratoires à créer. Ce barreau se raccorde à l'Ouest sur la RD84 au niveau de l'intersection avec la rue des Isles (desserte de la zone industrielle) et à l'Est, à l'intersection de la RN77 et de la rue du Grand Hémont. Il est d'une longueur de l'ordre de 900 m, entièrement en remblai et comprend un ouvrage de franchissement de la voie ferrée en passage supérieur. Cette voirie sera interdite aux cycles mais des itinéraires de substitution sont prévus.

### **Ouvrage de franchissement**

Ce projet de barreau de déviation nécessite la réalisation d'un ouvrage de franchissement des voies ferrées. Celui-ci aura un gabarit compatible avec les exigences de SNCF Réseau et les évolutions envisagées actuellement sur la ligne (de l'ordre de 6,30m).

La largeur du pont sera la même que la largeur du barreau, soit 14,50m environ.

La portée de l'ouvrage sera d'un peu plus de 60 m afin d'intégrer les voies, mais également les fossés et leurs abords (dont un chemin d'exploitation).

Il sera équipé d'écrans acoustiques de part et d'autre de l'ouvrage de 2 à 2,50 m de haut, pour une hauteur totale inférieure à 10 m par rapport aux rails de la voie SNCF (avec un tablier d'environ 1m d'épaisseur). Les écrans acoustiques seront prolongés côté Nord Est sur environ 200m.

### **Assainissement**

Les eaux pluviales de ruissellement des infrastructures seront dissociées des eaux des bassins versants naturels.

Il est prévu de collecter les eaux pluviales de cette nouvelle infrastructure dans des caniveaux à fente ou des collecteurs en haut de plateforme et de les diriger vers des bassins de rétention avant rejet à débit limité. (Cf. plan page 7 du présent rapport)

Les deux bassins de rétention des eaux pluviales sont localisés en fonction des bassins versants :

- un bassin de rétention récupérera les eaux du premier bassin versant implanté à l'Est de la voie ferrée. Il sera implanté à l'angle de la RD84 avec la déviation. Après transition dans le bassin, les eaux seront rejetées à débit limité dans le fossé le long de la voie ferrée.

- les eaux du second bassin versant seront dirigées vers le bassin implanté au niveau du carrefour giratoire Ouest. Il récupérera les eaux de la RD84 aménagée à 2x 2 voies et de la seconde partie du barreau. L'exutoire du bassin sera le réseau existant sous la zone industrielle qui se dirige vers l'Yonne.

Le long de la voie ferrée, deux fossés sont présents. L'écoulement de ces fossés sera maintenu : celui situé à l'Ouest sera busé et celui à l'Est sera maintenu à ciel ouvert (hormis en phase chantier).

### **Recalibrage de la RD84**

Il est également prévu de recalibrer la RD84 sur 1100 m, entre le giratoire ouest du barreau et le giratoire de Jonches. Cette voie initialement bidirectionnelle sans accotement va être élargie afin de passer à 2x2 voies avec une bande d'accotement (bande dérasée de droite) de 0,5 m

Les deux sens de circulation seront séparés par un dispositif central de type glissière béton double empêchant les collisions frontales.

L'assainissement longitudinal sera repris sur l'ensemble du linéaire avec un dispositif étanche. Les eaux seront traitées dans un bassin de traitement.

Cette route départementale sera également interdite aux cycles.

### **Itinéraire modes doux**

Afin de maintenir une liaison modes doux au sud de Jonches, il est prévu la construction d'une passerelle permettant le franchissement de la voie ferrée.

Cette passerelle s'accompagne d'une reprise du cheminement piéton existant afin de respecter les règles en vigueur relatives aux personnes à mobilité réduite. Ce rétablissement a une longueur de l'ordre de 400 m avec une passerelle d'environ 30 -35 m.

Elle sera implantée en parallèle de l'ouvrage de franchissement de la voie ferrée par la RN6.

Le cheminement modes doux ainsi créé permet d'inscrire l'aménagement en liaison avec les itinéraires modes doux existants sur la zone d'étude, notamment en matière de desserte du centre de formation.

La continuité avec la zone d'activités des Terres du Canada d'une part, et plus loin la rive Ouest de l'Yonne reliée à la rive Est par des aménagements existants (ouvrage de franchissement de l'Yonne le long de la RN6), est assurée par une traversée sécurisée de la RD84.

Le barreau créé et la RD84 élargie auront un accès réglementé n'autorisant pas les cycles et les piétons. Les profils de ces voiries ne permettent pas la circulation de ces modes alternatifs au vu du trafic important et des largeurs de voie réduite. Ainsi, les modes doux emprunteront au nord la rue du Grand Héumont jusqu'à la RD84 et, au droit du carrefour giratoire, ils traverseront la ZA Terre du Canada (rue des Isles) pour rejoindre l'itinéraire cyclable existant le long de l'Yonne rive droite pour rejoindre Auxerre. L'itinéraire le long de l'Yonne est mentionné au schéma directeur cyclable de la Communauté de communes de l'Auxerrois.

*Plan de localisation de la passerelle modes doux*



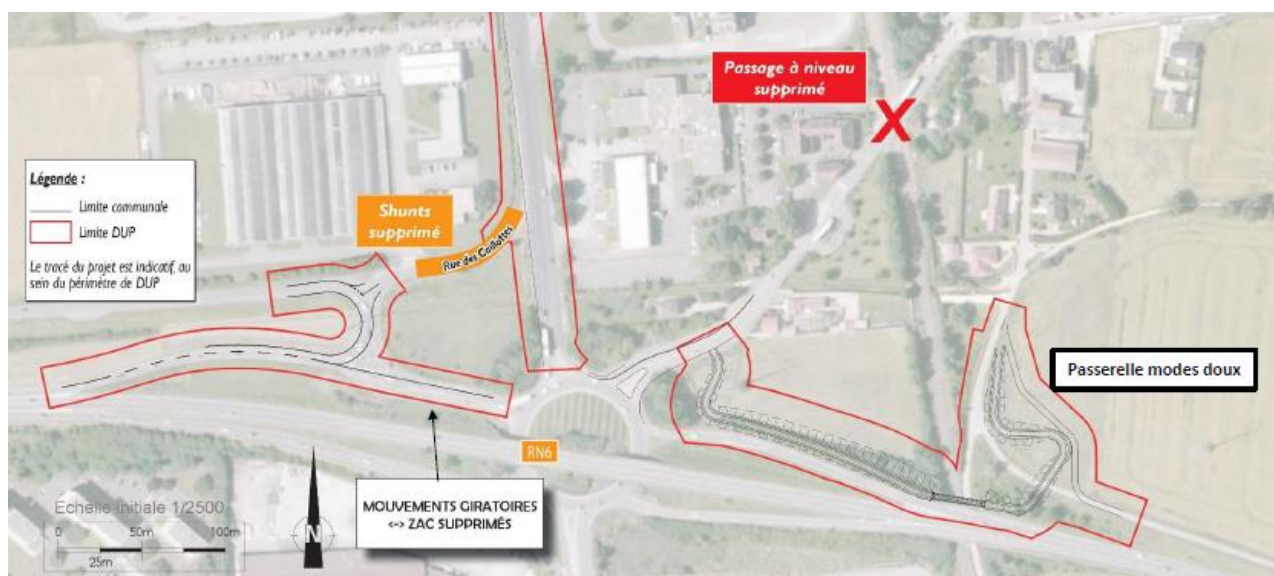
### **Suppression du shunt et des accès à la Zone d'Activités**

Des accès Sud à la ZA des Terres du Canada sont actuellement possibles via un système de carrefour complexe qui génère des cisaillements sur la bretelle d'accès à la RN6 depuis le giratoire dénivelé existant. Ces infrastructures permettent également aujourd'hui un fonctionnement de type shunt entre la RD84 et la bretelle de la RN6 en direction de la RN6 Ouest.

Ces mouvements et carrefours, à la conception hors de toute norme et très peu lisibles, engendrent une zone de risque accidentogène important et dont le fonctionnement est par ailleurs problématique en matière de trafic.

Il est donc décidé de supprimer ce shunt afin de rationaliser et de sécuriser les mouvements ainsi que l'entrée à la ZA de la Plaine des Isles depuis le giratoire et le mouvement de sortie en direction du giratoire sera supprimé. Les accès à la ZA se feront par le nouveau giratoire créé, raccordant la RD84 au barreau.

Toutefois, et afin de limiter l'impact sur le fonctionnement de la RD84, l'entrée depuis la ZA vers la RN6 en direction de l'Ouest, par insertion sur la bretelle existante en provenance du giratoire, sera conservée et mise aux normes.



### Emprise foncière

La surface d'emprises nécessaires pour cette opération est de 147.800 m<sup>2</sup>, dont 96.700 m<sup>2</sup> sur le territoire communal de Monéteau et 51.100 m<sup>2</sup> sur le territoire communal d'Auxerre.

#### 16.4 - Enjeux et contraintes du projet

A l'objectif de sécurisation routière et ferroviaire poursuivi par le projet, s'ajoutent des enjeux dans sa réalisation du projet et son accompagnement :

- assurer la continuité du Réseau Routier National entre la RN77 et la RN6,
- garantir le bon fonctionnement des infrastructures existantes, notamment la RD84 entre le projet de déviation et la RN6,
- rationaliser et sécuriser les dessertes actuelles, notamment au niveau de la ZA des Terres du Canada et la ZA Plaine des Isles,
- permettre, en plus des fonctionnalités routières, le franchissement sécurisé de la voie ferrée pour les modes de circulation douce.

Les contraintes principales qui s'imposent à l'aménagement de cette opération sont les suivantes :

- En termes d'environnement naturel et humain :
  - l'enjeu ressource en eau, prégnant sur le secteur, notamment le long de la RD84 (présence de nombreux captages d'alimentation en eau potable au nord de Jonches),
  - la traversée de terres agricoles,
  - la proximité relative des habitations du hameau de Jonches et de la commune de Monéteau (enjeux acoustiques et paysagers)
  - le report de trafic sur les voiries environnantes.
- En termes techniques :
  - la présence d'eau (liée aux enjeux environnementaux) qui implique des sujétions de réalisation particulières,
  - les enjeux techniques de franchissement de la voie ferrée, tant en termes de gabarit que de respect des exigences de conception imposées par SNCF Réseau.

#### Commentaires de la commission d'enquête :

Du diagnostic enjeux et contraintes la commission d'enquête retient les principaux éléments suivants :

-la présence de deux captages d'alimentation en eau potable (Elnor et Plaine des Isles) à proximité de la RD84,

-une incidence sur l'agriculture par consommation de parcelles agricoles sur la commune de Monéteau où le barreau occupera une emprise de l'ordre de 96.700 m<sup>2</sup> avec morcellement du parcellaire agricole limitant son accès et son exploitation. L'emprise est moindre sur la commune d'Auxerre pour la réalisation du cheminement doux qui mobilisera une superficie de l'ordre de 6.000 m<sup>2</sup>.

#### 16.5 - Estimation du coût du projet

Le coût de l'opération est estimé à dix-huit millions cinq cent mille euros toutes taxes comprises. Ce montant se répartit comme suit :

Etudes : 400.000 € TTC

Acquisitions foncières : 500.000 € TTC

Travaux : 17.600.000 € TTC

TOTAL TTC : 18.500.000 € TTC

Ce projet est financé à 100 % par l'Etat via le programme de sécurisation des passages à niveau.

#### 16.6 - Justification de l'utilité publique du projet

L'objectif principal du projet est l'amélioration de la sécurité routière et ferroviaire.

Au vu du nombre d'accidents au droit du passage à niveau, du moment de circulation (trafics routiers et ferroviaires importants), du nombre d'infractions commises (franchissement des voies après déclenchement du signal), ceci malgré la présence d'équipements de sécurité et d'information mais également des vitesses pratiquées, ce passage à niveau reste un lieu très accidentogène qu'il convient de supprimer.

De plus, le projet a également pour conséquence d'améliorer le cadre de vie des riverains de Jonches, en diminuant le trafic de transit en zone urbanisée, et par conséquent les nuisances induites (diminution des nuisances sonores, de la pollution atmosphérique). Les nuisances induites par le projet sur la commune de Monéteau sont prises en compte et réduites via des protections acoustiques.

En améliorant l'infrastructure de la RD84 sur les territoires d'Auxerre et Monéteau, le projet permet de réduire les impacts de cette route : sécurité routière, assainissement de plateforme routière, protection de la zone de captage, etc.

L'objectif est donc de réaliser un aménagement fonctionnel au sein de l'ensemble de ce secteur, impliquant plus largement des réflexions sur la RD84 et sur le giratoire RD84/RN77/RD6.

La prise en considération des modes doux est également un point important du projet, qui permet de proposer un itinéraire sécurisé afin de favoriser leur pratique.

### 17 - Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme et plans divers

#### 17.1 - Schéma de Cohérence Territoriale du Grand Auxerrois

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Grand Auxerrois s'étend sur 119 communes et cinq intercommunalités dont Monéteau et Auxerre.

Son objectif est d'assurer la cohérence entre les enjeux d'aménagement du bassin de vie du Grand Auxerrois et les différentes politiques sectorielles, qu'il s'agisse de l'habitat, du foncier, des mobilités, du haut débit et de la téléphonie, de la préservation des espaces, des espèces, de la ressource en eau, des énergies...

Ce document actuellement en cours d'élaboration devrait voir le jour en fin d'année 2019. Par conséquent il n'est actuellement pas opposable au projet.

#### 17.2 - Plan Local d'Urbanisme d'Auxerre

Le PLU de la commune d'Auxerre a été révisé et approuvé par délibération du 21 juin 2018.

Ce document comprend un Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) structuré en 4 axes :

- Axe 1 : Développer un véritable art d'habiter

- Axe 2 : S'inscrire dans une nouvelle stratégie de développement économique
- Axe 3 : Faire d'Auxerre une ville durable exemplaire
- Axe 4 : Faciliter la mobilité de tous dont favoriser les déplacements modes doux. Cette orientation est accompagnée d'une carte d'orientation présentant l'accompagnement au projet de déviation de Jonches.

Selon le plan de zonage, le projet s'insère en partie en zone UAE (secteur à vocation d'activités), en zone A (espaces affectés aux activités agricoles) et en zone UH (zone urbaine mixte et résidentielle au droit de Vaux) pour la suppression du passage à niveau.

D'après le règlement associé, les infrastructures n'étant pas interdites dans le règlement, elles sont par conséquent autorisées.

De plus, le projet s'inscrit à proximité d'un corridor écologique alluvial. Le règlement énonce qu'au titre de l'article L.151-23 du Code de l'urbanisme, un recul minimum de 5 m à compter des berges devra être respecté pour toute nouvelle construction. Cette bande de 5 m devra rester totalement en espace vert de pleine terre.

Le projet s'implante à plus de 5 m du corridor écologique alluvial et n'est donc pas concerné par les prescriptions associées aux corridors écologiques alluviaux.

Enfin, plusieurs Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) sont présentées dans le PLU d'Auxerre, des OAP sectorielles et des OAP thématiques. Le projet est concerné par une OAP sectorielle (aménagement de l'entrée de ville de la route de Monéteau) et une OAP thématique (circulations douces).

L'OAP relative à l'aménagement de l'entrée de ville de la route de Monéteau comprend l'aménagement d'espaces paysagers au droit du shunt, (supprimé dans le cadre de cette opération) et la mise en valeur de l'aménagement paysager du giratoire au sud du projet. Le projet est compatible avec cette OAP.

L'OAP « Circulations douces » vise à développer ce mode de déplacement. Un des objectifs décrit est notamment d'encourager les modes de déplacements doux dans les espaces ruraux et de mettre en œuvre des liaisons douces efficaces dans les quartiers et faubourgs.

Le projet est donc compatible avec les Orientations d'Aménagement et de Programmation du PLU d'Auxerre.

Au total le projet est compatible avec le PLU d'Auxerre.

### 17.3 -Plan Local d'Urbanisme de Monéteau

Le PLU de Monéteau a été approuvé le 10 octobre 2011 et modifié plusieurs fois depuis le 10 juin 2013 jusqu'à sa dernière modification en date du 5 avril 2018.

Ce document comprend un Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) structuré en 3 grandes orientations :

- Asseoir le caractère urbain de Monéteau et conserver l'identité rurale des quartiers de Sougères et Pien,
- Conforter et valoriser la dynamique économique engagée,
- Contribuer au maintien de la qualité de vie des Monestésiens.

Le projet se situe en espace agricole au sein de la carte du PADD.

Aucune Orientation d'Aménagement et de Programmation ne concerne le secteur d'études.

Le projet s'implante sur différentes zones selon le plan de zonage du PLU, en zone Anc (agricole) et en zone N (naturel). Il jouxte un Espace Boisé Classé à proximité du giratoire Est sur la RN77, mais ne l'intercepte pas.

Le règlement associé énonce :

- en zone Anc, sont admises sous conditions les constructions et installations liées aux équipements publics ou d'intérêt collectif et les affouillements et exhaussements du sol à condition qu'ils soient nécessaires à la réalisation des occupations et des utilisations du sol admises ou s'ils sont directement liés à des équipements d'intérêt général ;

- en zone N, sont admis sous conditions les constructions, ouvrages, aménagements et installations à condition qu'ils soient liés aux équipements publics ou d'intérêt collectif, ainsi que les affouillements et exhaussements du sol à nécessaires et associés ou s'ils sont directement liés à des équipements d'intérêt général.

Le projet est donc compatible avec le PLU de la commune de Monéteau.

#### 17.4 - Plan des servitudes d'utilité publique du PLU de Monéteau

Selon le plan des Servitudes d'Utilité Publique, le projet est concerné par les périmètres de protection éloignée de captages d'alimentation en eau potable « Elnor » et « la Plaine des Isles ».

Il se superpose également avec une canalisation de transport de gaz et des lignes de transport d'électricité à haute tension (HTA) aériennes.

Ces éléments sont assortis de servitudes à respecter dans le cadre de la réalisation du projet.

Par ailleurs, les préconisations liées à l'établissement du projet en périmètre de protection éloignée de captages AEP (alimentation en eau potable) ont été étudiées et prises en compte suite à l'expertise d'un hydrogéologue agréé.

#### 17.5 - Plan de Prévention des Risques Naturels des communes d'Auxerre et Monéteau

La commune d'Auxerre possède un Plan de Prévention des Risques Naturels prévisibles approuvé par arrêté préfectoral le 25 mars 2002. Selon la carte de zonage, le projet n'est pas concerné par les zones soumises à prescriptions.

La commune de Monéteau possède également un Plan de Prévention des Risques Naturels prévisibles, approuvé par arrêté préfectoral le 27 décembre 2004. Selon la carte de zonage, le projet n'est pas concerné par les zones soumises à prescriptions

Le projet est compatible avec les plans de prévention des risques naturels des communes d'Auxerre et de Monéteau.

### **18– Avis de l'Autorité environnementale**

Le projet avait fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas en 2015 lequel avait conduit l'autorité administrative à décider, le 18 janvier 2016, qu'il n'était pas nécessaire de réaliser une étude d'impact en amont de la réalisation du projet.

Suite à l'évolution du projet une seconde demande d'examen au cas par cas a été déposée au début d'année 2019.

Par décision n° F-027-19-C-0009 en date du 11 mars 2019 l'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable, a décidé, sur la base des informations fournies par le maître d'ouvrage, la DREAL Bourgogne-Franche-Comté le 4 février 2019, que le projet de suppression du passage à niveau de Jonches n°19 (89), de création d'un barreau routier, d'une « passerelle modes doux », de requalification de la RD 84, n'est pas soumis à évaluation environnementale.

### **19 - Concertation publique**

Le projet a fait l'objet d'une concertation publique au titre de l'article L.103-2 du Code de l'urbanisme. Elle s'est déroulée du 15 mars 2018 au 15 avril 2018 avec des réunions de présentation en mairie ayant eu lieu le 15 mars en mairie annexe de Laborde, hameau de la commune d'Auxerre et le 20 mars 2018 en mairie de Monéteau.

Cette concertation a permis de recueillir 218 contributions écrites :

- 37 par courriel,
- 181 sur registres de concertation ainsi répartis :
  - 4 en mairie d'Auxerre,
  - 59 en mairie de Monéteau,
  - 71 en mairie de Venoy,
  - 2 au service du dynamisme urbain de la ville d'Auxerre,

- 45 sous forme d'un questionnaire issu d'un collectif de riverains de Laborde.

Environ 350 personnes ont assisté aux deux réunions organisées ( $\pm 150$  personnes en mairie de Laborde le 21 mars 2018 -  $\pm 200$  personnes en mairie de Monéteau le 28 mars 2018).

## **20 - Avis des services consultés**

Conformément à la Circulaire du Premier ministre du 05 octobre 2004 relative à la concertation applicable aux projets de travaux, d'aménagements et d'ouvrages de l'Etat et des collectivités territoriales une concertation interservices s'est déroulée du 03 juin au 03 juillet 2019.

A l'issue les avis suivants ont été recueillis.

### **Mairie de Venoy**

Le maire de Venoy émet un avis très réservé sur le dossier de DUP tel qu'il est présenté. Il souligne la nécessité de créer un barreau reliant le hameau de Laborde à la RN6 à condition qu'il soit réalisé et financé par l'Etat et simultanément à la déviation de Jonches. A défaut il craint la survenue d'accidents sur la route de la tour Coulon et dans Jonches du fait d'un trafic qui s'écoule actuellement par le PN19.

Il propose également une couverture antibruit du barreau RN 77 à créer.

### **Réponse du maître d'ouvrage :**

Le projet d'échangeur entre RN 6 et RD 124 dit de Laborde est sous maîtrise d'ouvrage de la Communauté d'Agglomération de l'Auxerrois qui définit les modalités de gouvernance de son projet.

S'agissant du bruit le projet prévoit des dispositifs qui seront précisés lors d'études ultérieures.

### **Commentaires de la commission d'enquête**

Le porteur de projet rejette la demande du maire de Venoy relative à la prise en charge et la création par l'Etat de la liaison entre la RD 124 et la RN6. Elle renvoie aux procédures administratives ultérieures pour ce qui concerne le mur anti-bruit de la future RN77

### **DREAL BFC - Service biodiversité, Eau, Patrimoine**

Il n'est pas nécessaire de déposer une demande de dérogation aux mesures de protection stricte des espèces protégées conformément aux dispositions de l'article L411-2 du code de l'environnement pour la réalisation des travaux sous réserve de la mise en œuvre de mesures de réduction.

### **Réponse du maître d'ouvrage :**

Les mesures de réduction prévues seront réalisées et leur suivi également réalisé.

### **Commentaires de la commission d'enquête**

[Dont acte](#)

### **DDT 89 - Service habitat, bâtiments et sécurité**

Avis favorable au projet sous réserve de compléter le dossier dans les domaines suivants :

- compatibilité du projet avec le Plan de Gestion du Risque Inondation Seine-Normandie,
- compatibilité du projet avec le SDAGE en vigueur,
- mise en œuvre de mesures visant à protéger le captage de pollutions ponctuelles ; notamment causées par la probabilité d'accidents routiers,
- réalisation d'une étude démontrant l'absence d'interaction entre les eaux stockées dans le bassin côté RD84 et le champ captant de la plaine des Isles,
- vérification sur place de zones humides,
- incidences du projet sur les sites Natura 2000,
- avis de l'hydrogéologue agréé, celui de l'ARS et celui de la Communauté d'Agglomération de l'Auxerrois.

### **Réponse du maître d'ouvrage :**

La compatibilité avec le PGRI sera vérifiée lors des études hydrauliques dans le cadre de la réalisation du dossier loi sur l'eau.



La compatibilité avec le SDAGE et l'évaluation des impacts sur les zones humides seront vérifiées lors des études hydrauliques dans le cadre de la réalisation du dossier loi sur l'eau.

L'avis de l'hydrogéologue sera joint au dossier.

L'étude d'incidence sur la zone Natura 2000 sera traitée dans le cadre de la réalisation du dossier loi sur l'eau.

#### Commentaires de la commission d'enquête

Le porteur de projet renvoie aux procédures administratives qui seront nécessaires dans le cadre de la poursuite du projet mais n'apporte pas de réelle réponse aux questions posées.

#### **DRAC BFC**

L'architecte des bâtiments de France n'émet pas d'observations particulières sur le projet.

#### **Réponse du maître d'ouvrage :**

La DRAC a été saisie pour prévoir le diagnostic préventif à l'issue de la DUP.

#### Commentaires de la commission d'enquête

Dont acte.

#### **Chambre d'Agriculture de l'Yonne**

Avis défavorable au projet ainsi motivé :

- consommation d'espace et démantèlement du parcellaire avec difficultés d'accès,
- répercussions techniques et économiques par perte de rendement et surconsommation de carburant,
- pollution des parcelles reconfigurées par le trafic routier qui interdira la pratique de « Cultures Raisonnées et Contrôlées),
- répercussions sur le site du « Jardin de Laborde » qui s'inscrit dans un circuit court en zone périurbaine.

#### **Réponse du maître d'ouvrage :**

Plusieurs tracés ont été étudiés entre 2009 et 2012 et après concertation publique le comité de pilotage a retenu le projet le moins consommateur d'espaces agricoles,

Le hameau de Laborde ne sera pas enclavé,

Les propriétaires et exploitants de parcelles nécessaires au projet seront bien pris en compte dans le cadre des indemnités.

#### Commentaires de la commission d'enquête

Le porteur de projet ne répond pas aux préoccupations de la Chambre d'agriculture sur la pollution, le « jardin de Laborde », la consommation de carburant, le démantèlement du parcellaire.

#### **GRT Gaz**

Pas d'avis formulé mais conseils techniques sur les précautions à prendre et sur l'impact du projet en deux endroits désignés points A et B. Enfin le délai de traitement du dossier est estimé à 40 mois !

#### **Réponse du maître d'ouvrage :**

Suite à une réunion du 24/04/2018 les études de projet ont traité des deux points permettant de limiter l'impact sur la conduite de gaz en décalant le giratoire le plus au nord et en déplaçant la rue de la tour Coulon.

#### Commentaires de la commission d'enquête

Il n'en reste pas moins que les conduites de gaz devront être franchies à deux endroits et qu'il n'est pas indiqué si elles devront être déplacées ou non.

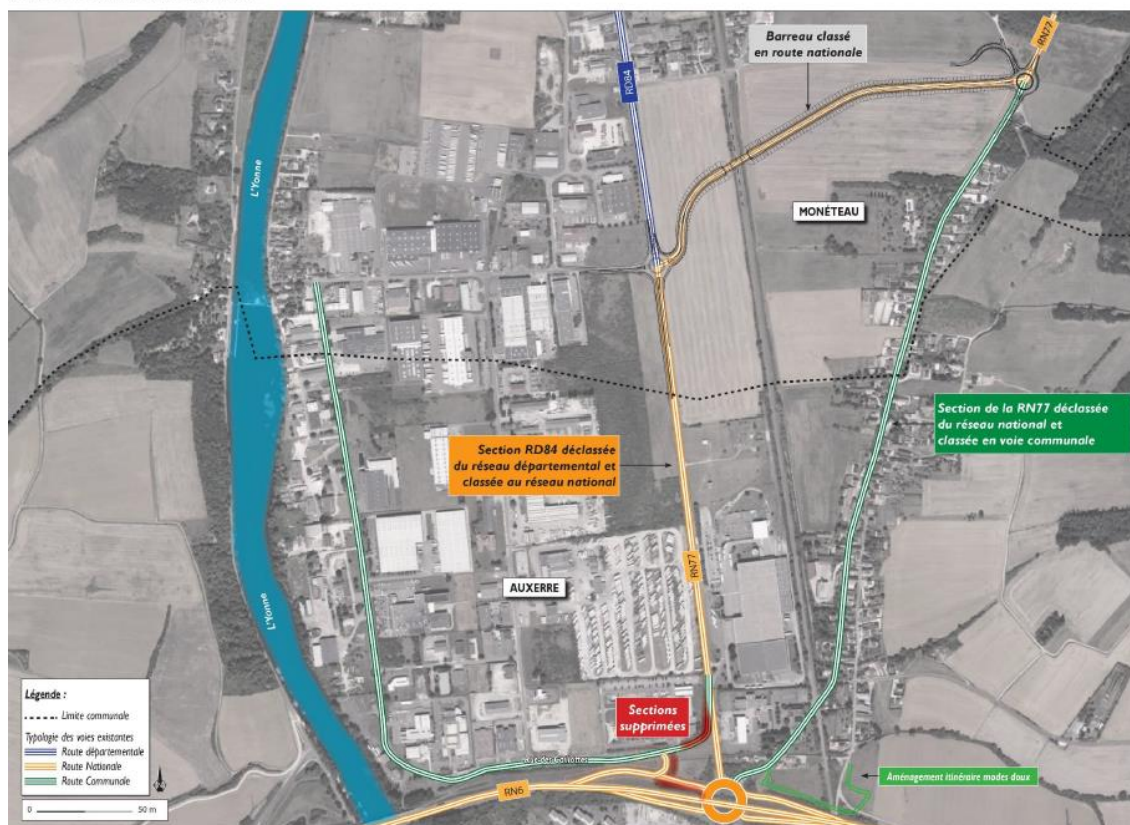
#### **21 - Procédure de classement et de déclassement de voirie**

Le barreau créé sur du parcellaire agricole sera à classer en Route Nationale (RN77) ainsi que la section de la RD84 élargie à 2x 2 voies.

Par ailleurs, la RN 77 dans la traversée de Monéteau sera déclassée du réseau national et reclassée dans le réseau communal de Monéteau sur la partie nord et dans celui d'Auxerre sur la section sud.

Une partie de la rue des Caillottes, voirie communale d'Auxerre, sera déclassée du réseau communal et déconstruite ; elle restera propriété de la commune.

TAT FUTUR - Classement/Déclassement



#### Commentaires de la commission d'enquête :

Dans l'hypothèse de la réalisation du projet la procédure de classement et de déclassement des voies concernées s'imposera de facto. En effet la procédure de classement/ déclassement et la procédure de DUP sont consubstantielles

Le code de la voirie routière édicte les dispositions suivantes :

-article L123-2

« Le classement dans la voirie nationale d'une route départementale ou d'une voie communale existante ne peut être effectué qu'avec l'accord de la collectivité intéressée. »

L'accord est réputé acquis s'il n'a pas été expressément refusé dans le délai de cinq mois. »

-article L123-

« Le reclassement dans la voirie départementale ou communale d'une route ou section de route nationale déclassée est prononcé par l'autorité administrative lorsque la collectivité intéressée, dûment consultée, n'a pas, dans un délai de cinq mois, donné un avis défavorable.

Si, dans ce délai, la collectivité territoriale donne un avis défavorable, le reclassement d'une route ou section de route nationale ne répondant pas aux critères définis à l'avant-dernier alinéa de l'article L. 121-1 peut être prononcé par décret en Conseil d'Etat.

Le reclassement donne droit à une compensation financière correspondant aux coûts des travaux nécessaires à la remise en état de la route ou section de route nationale, hors accotements en agglomération. Ces coûts sont évalués contradictoirement, à la date du reclassement, entre l'Etat et la collectivité territoriale ou, à défaut d'accord, fixés par décret en Conseil d'Etat. »

## 2- ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

### 21 - Organisation de l'enquête

#### 21.1 - Désignation de la commission d'enquête

Par décision n° E 19000072/21 en date du 28 mai 2019M. le président du tribunal administratif de Dijon a procédé à la désignation de la commission d'enquête chargée de conduire l'enquête publique relative au projet énoncé ci-dessus.

M. André PATIGNIER a été désigné en qualité de président de la commission d'enquête MM. Gérard FARRE-SEGARRA et José JACQUEMAIN en qualité de membres titulaires.

Après s'être assurés du type d'enquête proposée, du territoire concerné, de leur indépendance par rapport au projet et après avoir jugé de l'absence d'intérêts directs ou indirects qu'ils auraient pu avoir avec le Maître d'Ouvrage, les membres de la commission d'enquête ont accepté les fonctions de commissaire-enquêteur pour cette enquête.

#### 21.2- Contacts, concertations, et démarches préalables à l'enquête.

Le mercredi 14 août 2019 le président de la commission d'enquête s'est rendu en préfecture d'Auxerre. Il a procédé à l'ouverture des registres d'enquête publique afin qu'ils soient mis à disposition des mairies concernées avant la date du 2 septembre 2019.

La rencontre de la commission d'enquête avec le maître d'ouvrage a eu lieu le lundi 26 août 2019 à 14h30 à l'Unité Départementale Nièvre-Yonne, site d'Auxerre, de la DREAL-BOURGOGNE-FRANCHE-COMTE, sise dans la Z.I. de la Plaine des Isles, à proximité du projet. Elle s'est poursuivie par une visite des lieux qui s'est terminée à 18 heures.

La DREAL était représentée par M. Pascal GIRARD, chef de service adjoint au service transports-mobilités, M. Pierre VEDEL, chef de projet, et M. Gabriel FILLOZ, assistant chef de projet. Assistait également à la réunion M. ROSSET, représentant l'agence PARIMAGE, à qui a été confiée la communication complémentaire.

Dans un premier temps, la DREAL a présenté le projet au moyen d'un diaporama organisé en plusieurs chapitres :

- Le contexte et l'historique du projet.
- La concertation organisée du 15 mars au 15 avril 2018.
- Les aménagements soumis à l'enquête publique.
- Les effets du projet :
  - sur les déplacements,
  - sur le cadre de vie,
  - sur l'environnement (la faune et la flore, l'eau, l'agriculture).
- La mise en œuvre du projet.
- La communication complémentaire.

Dans un second temps, la commission d'enquête a souhaité aborder les sujets suivants :

- la réglementation applicable à cette enquête préalable à une DUP : code de l'expropriation (articles R. 111-1 à R. 112-27) ou code de l'environnement (R. 123-1 à R. 123-27) ?
- le contexte réglementaire du classement/déclassement des voies routières, notamment celui du déclassement d'une route nationale,
- les mesures de publication dans la presse et d'affichage de l'avis d'enquête publique,
- la mise en œuvre du registre dématérialisé.

Elle a également remis à M. GIRARD un document écrit (annexé à ce rapport) comportant 8 questions suscitées par l'étude du dossier et pour lesquelles elle souhaite des réponses avant le début de l'enquête, de manière à pouvoir répondre avec plus de précisions aux interrogations du public. Les réponses apportées par le porteur de projet figurent en annexe 2.

Ensuite, accompagnée des représentants de la DREAL, la commission d'enquête a longuement visité les lieux, se rendant en différents endroits stratégiques pour une bonne appréhension des enjeux liés aux aménagements prévus :

- près du giratoire existant entre la RN6, la RN77 et la RD84, de façon, entre autres, à examiner le fonctionnement du shunt actuel, amené à être supprimé ;
- aux abords du passage à niveau lui-même, afin d'observer la configuration des lieux et de constater l'existence des moyens de sécurisation déjà mis en place ;
- à l'endroit où doit être construite la passerelle permettant de maintenir la continuité des déplacements en modes doux ;
- enfin, au niveau du giratoire à réaliser sur la RN 77, où grâce à une vue surplombante, il est possible de localiser assez précisément la position du futur barreau routier reliant la RN77 à la RD 84.

### 21.3 - Démarches en cours d'enquête

Sollicités téléphoniquement par le Président de la commission d'enquête, les maires des communes d'Auxerre, de Venoy et de Monéteau ont répondu favorablement à la demande de rendez-vous qui leur était adressée. Ils ont été entendus selon les modalités qui figurent dans le § 22.2

Destinataires de courriers adressés par le Président de la Commission d'enquête, le Directeur Départemental des Polices Urbaines de l'Yonne et le Directeur Régional SNCF Bourgogne Franche-Comté ont fait connaître leur réponse par courriers en date du 14 octobre 2019. (cf. Annexe 7).

### 21.4- Publicité légale et information du public

La publicité légale dans la presse écrite a fait l'objet des parutions ci-après:

- l'Yonne Républicaine le vendredi 12 juillet 2019 et le mercredi 04 septembre 2019.
- La Liberté de l'Yonne le jeudi 11 juillet 2019.
- l'indépendant de l'Yonne le vendredi 6 septembre 2019

Un erratum paru le mercredi 7 août 2019 a permis de corriger une erreur sans réelle incidence sur l'information du public.

L'Arrêté n°PREF-SAPPIE-BE-2019-0311 du 08 juillet 2019 du préfet de l'Yonne prescrivant la mise à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de suppression du passage à niveau de Jonches, commune d'Auxerre, a été adressé pour affichage dans les délais prescrits aux maires d'Auxerre, Monéteau et Venoy et adjoints délégués des mairies annexes de Jonches et Laborde (commune d'Auxerre).

Un avis au public comportant les indications relatives au déroulement de l'enquête a également été adressé aux maires et adjoints délégués ci-dessus désignés pour affichage, quinze jours au moins avant le début de l'enquête et pendant toute sa durée, en tous endroits susceptibles d'attirer l'attention des tiers.

Ce même avis au public a également été publié :

- sur le site Web de la préfecture de l'Yonne ([www.yonne.gouv.fr/rubrique politiques publiques/environnement/déclaration d'utilité publique/enquêtes publiques](http://www.yonne.gouv.fr/rubrique_politiques_publicques/environnement/déclaration_d'utilité_publicque/enquêtes_publicques))
- sur le registre dématérialisé à l'adresse suivante ([www.registre-demat.fr](http://www.registre-demat.fr) suppression-passage-niveau-19-jonches)

Dans les mêmes conditions de délai et de durée, les communes d'Auxerre, Monéteau et Venoy ont été chargées de procéder à l'affichage sur les lieux du même avis.

Ces affiches, visibles depuis la voie publique, étaient conformes aux prescriptions de l'arrêté du 24 avril 2012 fixant les caractéristiques et dimensions de l'affichage de l'avis d'enquête publique mentionné à l'article R. 123-11 du code de l'environnement (format A2 42cm×59,4cm et titre « Avis d'enquête publique » en caractères gras majuscules d'au moins 2 cm de hauteur en caractères noirs sur fond jaune).

#### 21.5- Communication du porteur de projet

Le porteur de projet a mis en place un dispositif de communication inhabituel pendant le déroulement de l'enquête publique.

- Un article est paru dans l'édition du lundi 2 septembre 2019 du quotidien « l'Yonne Républicaine sous le titre « Jonches, l'heure de l'enquête publique »,
- Des flyers ont été remis le matin du 2 septembre, aux usagers sur les lieux mêmes du passage à niveau
- 8500 flyers ont été distribués dans les boîtes aux lettres des habitants de Jonches , Monéteau et des quartiers Est d'Auxerre
- Des panneaux d'information ont été mis en place dans les mairies de Monéteau, Auxerre, Venoy, et les mairies annexes Jonches et Laborde.
- Des plaquettes et flyers ont également été mis à la disposition du public dans ces mêmes mairies.

Chacun de ces dispositifs rappelle les motifs qui conduisent à envisager la suppression du passage à niveau, précise le tracé et le coût des travaux qui seront réalisés, les dates de l'enquête publique et les moyens mis à la disposition du public pour exprimer ses observations. A la demande de la commission d'enquête et afin de respecter sa totale neutralité les panneaux, les plaquettes et flyers ont été placés en dehors des locaux où se tenaient les permanences, ils ont généralement été mis en place dans le hall d'entrée des mairies. Les lieux de permanence ne contenaient que le dossier et rien que le dossier.

#### 21.6 - Modalités de participation offertes au public.

Le public a pu déposer ses observations :

- sur les registres d'enquête, aux jours et heures d'ouverture au public, des mairies où ils étaient déposés à savoir :
  - mairie d'Auxerre,
  - mairie de Monéteau,
  - mairie de Venoy,
  - mairie annexe de Jonches commune d'Auxerre,
  - mairie annexe de Laborde commune d'Auxerre.
- à l'occasion des 08 permanences tenues par au moins l'un des membres de la commission d'enquête, sur registre papier ou oralement au commissaire enquêteur,

-par courrier postal adressé au président de la commission d'enquête en mairie de Monéteau désignée comme siège de l'enquête publique,

-sur registre dématérialisé à l'adresse suivante ([www.registre-demat.fr](http://www.registre-demat.fr) suppression-passage-niveau-19-jonches),

-par courriel sur l'adresse associée au registre dématérialisé : [suppression-pn19@registre-demat.fr](mailto:suppression-pn19@registre-demat.fr)

## 21.7 - Registres d'enquête

Les 05 registres d'enquête déposés en mairie d'Auxerre, de Monéteau, de Venoy, et mairies annexes de Jonches et de Laborde ont été cotés et paraphés par le président de la commission d'enquête préalablement à leur envoi aux mairies destinataires.

## 22 - Déroulement de l'enquête

### 22.1 - Durée et permanences

L'enquête publique s'est déroulée durant 31 jours consécutifs du lundi 02 septembre 2019 à 09h00 au mercredi 02 octobre 2019 à 17h00, conformément aux prescriptions de l'arrêté l'organisant.

08 permanences de 03h00 chacune ont été fixées à des jours et à des horaires susceptibles de permettre la participation de la plus grande partie de la population (Article R123-10 du code de l'environnement).

Elles ont été tenues par un ou plusieurs membres de la commission d'enquête ainsi que l'expose le tableau en page suivante qui recense également les courriers ou documents reçus, soit au siège de l'enquête en mairie de Monéteau, soit dans les communes et hameaux où se tenaient les permanences, mais également les observations verbales recueillies au cours des permanences.

Les comptes rendus des 08 permanences font l'objet du document intitulé « Comptes rendus des permanences de la commission d'enquête » qui est joint en annexe du présent rapport. (*cf. pièce n° 5 dossier des annexes*)

LIEU	JOUR/DATE/HORAIRES	NOMBRE PERSONNES RECUES	NOMBRE OBSERVATIONS SUR REGISTRE	NOMBRE OBSERVATIONS VERBALES	NOMBRE COURRIERS	COMMISSAIRE
MONETEAU	Lundi 02/09/2019 de 09h00 à 12h00	9	2	0	1	Patignier+Farré
	Mercredi 02/10/2019 de 14h00 à 17h00	8	10	0	16	Patignier+Farré
AUXERRE	Jeudi 19/09/2019 de 14h00 à 17h00	7	0	0	0	Patignier+Jacquemain
JONCHES	Samedi 14/09/2019 de 09h00 à 12h00	17	5	0	0	Patignier+Jacquemain
	Mercredi 25/09/2019 de 15h00 à 18h00	25	2	3	2	Farré+Jacquemain
LABORDE	Jeudi 05/09/2019 de 14h00 à 17h00	2	0	0	4	Patignier+Farré
	Samedi 21/09/2019 de 09h00 à 12h00	35	10	0	4	Patignier+Jacquemain
VENOY	Vendredi 27/09/2019 de 15h00 à 18h00	7	4	0	4	Farré+Jacquemain
	<b>TOTAL</b>	<b>110</b>	<b>33</b>	<b>3</b>	<b>31</b>	
	Observations sur registres d'enquête en mairies					33
	Observations verbales recueillies au cours des permanences					3
	Courriers reçus en mairie de Monéteau					7
	Courriels déposés sur l'adresse associée au registre dématérialisé					19
	Observations portées et retranscrites sur registre dématérialisé					221

## 22.2 Rencontre avec des élus

M. BIDEAU Robert maire de Monéteau a été entendu par un commissaire enquêteur à l'occasion de la permanence tenue dans les locaux de la mairie le lundi 2 septembre 2019.

Il a fait part, à titre personnel, de son opposition au projet tel qu'il était présenté. Il a indiqué qu'il demanderait à son conseil de se prononcer prochainement et qu'il joindrait la délibération au registre d'enquête publique.

M. BONNEFOND Christophe, maire de Venoy, vice-président du conseil départemental de l'Yonne a reçu le président de la commission d'enquête le lundi 9 septembre 2019 en mairie de Venoy. Il était accompagné par Mme JOAQUINA Isabelle également vice-présidente du conseil départemental. Ils ont exprimé tous deux leur opposition au projet tel qu'il était présenté insistant notamment sur le fait qu'ils considéraient ne pas être écoutés, que leurs propositions avaient été rejetées sur des fondements discutables. Ils ont indiqué qu'ils s'exprimeraient à titre personnel et M. BONNEFOND a précisé que son conseil délibérerait sur ce projet avant la fin de l'enquête publique.

M. FERREZ Guy maire d'Auxerre a reçu les membres de la commission le jeudi 19 septembre 2019 à l'issue de la permanence tenue dans les locaux de la mairie d'Auxerre. Il s'est déclaré totalement favorable au projet soumis à l'enquête publique justifiant la suppression du passage à niveau n° 19 par sa dangerosité ainsi que la variante n° 5 qui doit l'accompagner. Il a précisé que le raccordement de la D 124 à la RN 6 serait réalisé avant la fermeture du PN 19 car il s'agissait d'un engagement de sa part et que les études relatives au prolongement des circulations « modes doux » au-delà de l'actuelle D84 allaient être rapidement réalisées par ses services. Il a indiqué qu'il avait l'intention de s'exprimer également sur le registre dématérialisé de l'enquête publique.

## 22.3 - Climat et incidents

L'enquête publique s'est déroulée sans aucun incident mais elle a révélé la sensibilité du sujet et une implication forte, favorable ou défavorable, de la population et des élus.

## 22.4 - Clôture

Conformément aux dispositions de l'article 9 de l'arrêté préfectoral n°PREF-SAPPIE-BE-2019-0311 du 08 juillet 2019 du préfet de l'Yonne prescrivant la mise à l'enquête publique, les registres déposés dans les mairies d'Auxerre, Monéteau, Venoy et mairies annexes de Jonches et Laborde ont été récupérés dès la fin de l'enquête publique et clôturés par le Président de la Commission d'enquête.

- Quatre courriers adressés au président de la commission d'enquête sont parvenus à la mairie de Monéteau **après la clôture** de l'enquête fixée au 2 octobre 2019 à 17 heures. Il s'agit :

- d'un courrier de la SNCF (réseau) posté le 1<sup>er</sup> octobre 2019 mais parvenu le 3 octobre à la mairie de Monéteau
- d'un courrier du Conseil départemental de l'Yonne posté le 2 octobre 2019 mais parvenu le 3 octobre en mairie de Monéteau.
- d'un courrier de M. Guy Ferrez Maire d'Auxerre posté le 7 octobre 2019
- d'un courrier de M. Guillaume LARRIVE député de l'Yonne daté du 26 septembre 2019 mais posté le 3 octobre 2019 et parvenu le 7 octobre 2019 en mairie de Monéteau.

Compte tenu de leur arrivée hors délai au siège de l'enquête publique ces courriers sont joints au présent rapport mais ne sont pas exploités par la commission d'enquête dans le respect des règles de fonctionnement relatives à la conduite des enquêtes publiques. (*cf. pièce 8 dossier des annexes*)

## 22.5- Communication des observations du public et questions de la commission d'enquête au porteur de projet

Dans les huit jours suivant la fin d'enquête et conformément à l'article 9 de l'arrêté préfectoral, le président de la commission d'enquête a remis et commenté au pétitionnaire un procès-verbal de synthèse reprenant, outre le rappel d'informations générales et une synthèse du déroulement de l'enquête, les observations du public et quelques questions de la commission.

Il a été expliqué au pétitionnaire, qui a approuvé la démarche, que, bien que non prévue par le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique pour les projets sans incidence sur l'environnement, que la commission d'enquête a considéré qu'une telle procédure était un temps fort permettant d'exposer au porteur de projet la façon dont s'est déroulée l'enquête, ses questions et problèmes éventuels, etc.,

Un procès-verbal de synthèse des observations recueillies au cours de l'enquête a été établi et remis par le président de la commission d'enquête au porteur de projet : DREAL BOURGOGNE FRANCHE COMTE (DREAL BFC) Service Transports-Mobilités représenté par M. GIRARD Pascal.

Cette remise s'est effectuée le vendredi 4 octobre 2019 à AUXERRE dans les locaux de la DREAL. Le président de la commission d'enquête, Messieurs GIRARD et FILLOZ ont procédé à un examen de chaque courrier annexé au procès-verbal de synthèse afin de vérifier la bonne compréhension des observations, suggestions, propositions et questions formulées ou posées par le public et par la commission d'enquête.

Ce procès-verbal de synthèse est reproduit en intégralité en annexe. (*cf. pièce n° 3 dossier des annexes*)

## 22.6 Mémoire en réponse du Maître d'ouvrage

Le jeudi 17 octobre 2019 le porteur de projet a fait parvenir ses réponses au président de la commission d'enquête sous forme dématérialisée (*cf. pièce 4 dossier des annexes*). Elles comprennent la réponse aux questions de la commission d'enquête, le profil en travers type de la RD 84 et un document intitulé « Précisions apportées par le MOA ».

Le Président de la commission s'est inquiété auprès de M. GIRARD, représentant le porteur de projet, de l'absence de réponse aux observations du public. M. GIRARD a indiqué qu'il souhaitait compléter son mémoire en réponse en ce sens et qu'un délai supplémentaire de cinq jours lui était nécessaire pour produire le document.

Le mercredi 23 octobre 2019 M. Philippe LEFRANC Chef du Service Transport Mobilités à la DREAL Bourgogne Franche Comté nous a fait parvenir, sous forme dématérialisée, la totalité de son mémoire en réponse incluant la réponse aux observations du public. (*cf. pièce n°4 dossier des annexes*)

## 22.7 Remise du rapport d'enquête

Compte tenu du délai supplémentaire qui a été nécessaire à la DREAL pour produire son mémoire en réponse et afin de permettre aux membres de la commission de disposer d'un délai convenable pour examiner ce document et finaliser leurs conclusions, le président de la commission d'enquête a sollicité auprès de M. le Préfet, conformément aux dispositions de l'article L123-15 du code de l'environnement, l'autorisation de déposer le rapport et les conclusions au plus tard le jeudi 7 novembre 2019. Par courrier en date du 25 octobre 2019 M. le préfet a accordé une suite favorable à cette demande.



Le mardi 5 novembre 2019, Le président de la commission s'est rendu au siège de la Préfecture à Auxerre. Il a déposé le rapport ainsi que l'avis et conclusions motivées de la commission le tout accompagné des registres d'enquête et des documents mentionnés en annexe du rapport. Il a également remis une copie de l'ensemble sous forme dématérialisée (avec la totalité des observations émises par le public). Dans le même temps les mêmes pièces ont été adressées au Président du Tribunal Administratif à DIJON.

### **3 - ANALYSE GENERALE DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS DU PUBLIC**

#### 3.1 - Résumé des Avis des conseils municipaux

Le conseil municipal de la commune de Monétau s'est réuni en séance ordinaire le lundi 16 septembre 2019. A l'unanimité ses membres ont décidé :

- de ne pas s'opposer à la suppression du passage à niveau n° 19 de Jonches
- de confirmer leur préférence pour le tracé n° 2
- que le tracé n° 5 engendrait de trop nombreux inconvénients pour être approuvé
- de demander l'aménagement d'un passage sous la voie SNCF afin d'évacuer l'eau des zones inondées (ruissellement, bassin de rétention des eaux pluviales) vers l'Yonne dans le cas où la variante n° 5 serait réalisée malgré leur opposition

Le conseil municipal de la commune de Venoy s'est réuni le 26 septembre 2019. A l'unanimité, les membres présents ou représentés ont décidé :

- de donner un avis défavorable au projet de tracé tel qu'il est présenté .....
- de demander des essais d'aménagement de sécurité dérogatoires sur le PN 19 .....
- de demander que des aménagements, financés par l'Etat, soient réalisés avant la fermeture éventuelle du PN 19. (Aménagement voie douce, liaison RD 84/RN6, barreau entre Laborde et RN 6)

#### 3.2 - Observations déposées par des élus

Les observations formulées par les personnes élues sont recensées dans le tableau ci-dessous :

N° d'observation	Dépositaire
221	Les conseillers d'opposition d'Auxerre : Elisabeth Gerard-Billebault Isabelle Joaquina Virginie Delorme Michèle Bourhis Stéphane Azamar Krier Jean-Pierre Bosquet
206	P. GENDRAUD - Président Conseil départemental
192	C. LEMOULE - Adjoint spécial Jonches
180	I. JOAQUINA - Conseillère municipale Auxerre - Conseillère Déptale
176 - 178	D. ROYCOURT - Adjt maire Auxerre - Vice Pdt Com. Auxerrois
167	A. GUIBLAIN - Adjt maire Monéteau
158 - 159	C. BONNEFOND - Maire de Venoy - Vice Pdt Conseil départemental
150	G. PARIS - 1 <sup>er</sup> Adjt maire Auxerre - Adjt aux travaux

**M. Patrick GENDRAUD, Président du Conseil départemental de l'Yonne** déclare :

- qu'il est solidaire des maires de communes de Venoy et Monéteau concernant leur opposition au tracé de contournement projeté ;
- que le contournement proposé pourrait avoir des incidences sur le réseau départemental, soit par des augmentations de trafic, soit par la nécessité de créer de nouveaux barreaux, pour désenclaver certaines zones d'habitation ;
- que d'autres alternatives d'aménagement du passage à niveau existent ;
- qu'il y aura malheureusement toujours des accidents liés à des défaillances humaines ou mécaniques et que l'opération projetée n'est pas de nature à diminuer le risque d'accident.

**M. Christophe BONNEFOND, maire de Venoy, vice-président du Conseil Départemental de l'Yonne :**

- souhaite une sécurisation accrue du passage à niveau et propose de tester des aménagements, peut-être futuristes, qui par définition n'existent pas encore dans les normes ;
- renouvelle son désaccord avec la variante n° 5 retenue dans le projet, préconisant de revenir à la variante n° 2 abandonnée ;
- demande que le barreau dit « de Laborde » soit réalisé avant la fermeture du PN 19 et financé par l'Etat. Il fait part de ses inquiétudes quant aux conséquences sur la circulation routière, sur les déplacements en « modes doux » et demande que les travaux induits par la suppression éventuelle de ce passage à niveau soient pris en charge financièrement par l'Etat et réalisés en amont ;
- demande le classement dans le domaine de l'Etat de l'intégralité des giratoires projetés, au même titre que la RD 84 ;
- exprime un avis très négatif sur le dossier.

**M. Christian LEMOULE, adjoint spécial de Jonches,** déclare :

- qu'il vit le long de la RN77, qu'il voit au quotidien défilier un flot quasi incessant de véhicules, qu'il respire un air vicié et qu'il est réveillé dès 5h du matin par les multiples camions ;
- que la traversée du hameau est un danger permanent, qu'au delà du passage à niveau, en 20 ans, on dénombre 5 accidents mortels ;

- que bien souvent des choses erronées ont été divulguées, concernant par exemple le risque de pollution du captage d'eau potable ;
- que cette déviation est nécessaire, ne serait-ce que dans la perspective de l'augmentation du trafic routier ;
- que la sécurité renforcée au plus haut niveau sur le passage à niveau n'empêche pas les incivilités de certains conducteurs ;
- que dans l'aménagement du contournement, il est également prévu un barreau de raccordement de la sortie d'Egriselles à la RN 606 ;
- qu'avec de tels arguments, il ne peut que soutenir le projet et donner un avis favorable.

**M. Guy PARIS, Premier adjoint au maire d'Auxerre, adjoint aux travaux** déclare :

- que des éléments de contexte et les observations quotidiennes des riverains témoignent de la grande dangerosité de ce PN ;
- que tous les dispositifs techniques mis en place ont montré leurs limites ;
- que la fermeture de ce PN19 est une nécessité pour supprimer le danger, la pollution et le bruit pour une centaine d'habitations de Jonches ;
- que le barreau de détournement de la N77 va traverser une zone de captage, qu'il est légitime de craindre en cas d'accident, en particulier de PL avec des chargements de produits dangereux, une pollution de la zone, et que cette question mérite des compléments d'explications sur les protections prévues pour palier à tout accident de ce type ;
- que le futur barreau entre Laborde et le contournement Est, à la hauteur des Mignottes (ouvrage Agglo), va aussi fluidifier et répartir les flux de circulation ;
- qu'après avoir participé à une réunion publique et à quelques réunions de travail sur ce sujet, il est très favorable à ce projet tel qu'il est présenté.

**M. Denis ROYCOURT, adjoint au maire d'Auxerre, vice-président de la communauté de l'Auxerrois, président de la commission Environnement de la CA** indique que

- le projet de déviation se raccorde à la RD84 juste sur le périmètre rapproché de protection du captage de la plaine des Isles ;
- que ce captage fait partie des trois principaux captages avec ceux des Boisseaux et de la Plaine du Saulce qui permettent à la Communauté d'agglomération de fournir de l'eau toute l'année aux 65 000 buveurs d'eau de l'Auxerrois ;
- que le captage de Yoplait (entreprise de 350 employés) est également à proximité et vient d'être équipé de filtres à charbon ;
- que le passage à 2X2 voies va doubler le nombre de véhicules passant au milieu du captage puisque celui-ci possède des puits à droite de la RD84 et des puits à gauche de la RD84 ;
- que des actions ont été initiées en direction des industriels et des cultivateurs qui sont passés à la culture bio pour protéger le captage de la plaine des Isles ;
- que la commission Environnement de la CA a pris position contre ce tracé de la déviation ;
- que « C'est très bien de s'occuper de la sécurité des habitants. Seulement le tracé choisi pour la déviation est un tracé qui aggrave les risques environnementaux et l'approvisionnement en eau de l'agglomération. Oui à la sécurisation routière mais pas avec ce scénario, c'est aussi une question de sécurité mais sanitaire cette fois. »

**Les conseillers municipaux d'opposition de la Ville d'Auxerre, Elisabeth Gerard-Billebault, Isabelle Joaquina, Virginie Delorme, Michèle Bourhis, Stéphane Azamar Krier et Jean-Pierre Bosquet** estiment que :

- dans un contexte où les collectivités locales sont à la recherche permanente d'économies, le coût total de l'opération (plus de 25 millions d'euros supportés par la ville d'Auxerre et par l'Etat soit 18,5 millions et 6 millions pour le barreau) appelle des réflexions complémentaires ;
- des mesures techniques de sécurisation du passage à niveau seraient à étudier ;

- le projet de déviation tel qu'il est présenté consiste en une prise en otage des habitants de ce secteur et particulièrement des habitants de Jonches et Laborde ;
  - dans la configuration actuelle du projet, le barreau dit « de Laborde » est indispensable et devrait être réalisé et financé par l'état, en simultané de la déviation de Jonches ;
  - le passage de 25000 véhicules par jour sur un seul bras du giratoire de Jonches est impossible à envisager notamment aux heures de pointe ;
  - la prise en compte des piétons, dans la zone du pôle formation, est également insuffisante ;
  - le nouveau barreau qui serait créé étant aérien, et non pas enterré, la seule solution acceptable, reste une couverture anti-bruit (non budgétisé actuellement) ;
  - il est indispensable que le pont sur la voie SNCF permette l'électrification et le doublage de la ligne ;
  - les Auxerrois ont absolument besoin du contournement sud de la ville qui est toujours en attente de financements.
- « Pour toutes ces raisons, notre avis est très négatif sur ce dossier en l'état. Des solutions de sécurisation efficaces et moins onéreuses existent. Ce projet est inadapté, cher et pourrait pénaliser l'avancée d'autres projets indispensables au territoire et à ses habitants. »

**Mme Arminda GUIBLAIN, Adjointe aux affaires sociales et emplois - Mairie de Monéteau** déclare :

« Pour toutes les raisons qui ont été évoquées dans la délibération du dernier conseil municipal du 16 septembre 2019, je réitère mon désaccord contre le tracé proposé.

Et, je renouvelle mon attachement présent et à venir pour la sécurité mais pas à n'importe quel prix, que ce soit en termes financiers, qualité de vie et également environnemental. »

**La conseillère municipale d'Auxerre et conseillère départementale, Isabelle Joaquina** déclare :

« Mes nombreux échanges avec la population du canton sur lequel j'ai été élue, se résument à un rejet global de la suppression du PN de Jonches et du tracé proposé, et à une position des services de l'Etat qui ne les convainc pas pour les raisons suivantes :

- ✓ il est estimé que tout n'a pas été mis en œuvre pour signaler au mieux ce passage à niveau et prévenir les conducteurs de sa dangerosité au sortir d'un virage
- ✓ les accidents mortels sur ce PN ont été aussi causés par d'autres facteurs extérieurs comme l'utilisation du téléphone portable et la vitesse
- ✓ il est reproché une temporisation trop courte pour la descente des barrières avant le passage des trains
- ✓ le coût de l'opération est considéré comme démesuré et comme un gaspillage de l'argent public à l'heure de l'optimisation des dépenses nationales et locales
- ✓ une RD 84 et un giratoire ZI/RN6 qui vont être saturés par le cumul des flux routiers à certains créneaux horaires
- ✓ un barreau routier à venir qui va traverser une zone sensible de captage d'eau
- ✓ un rallongement de la déserte du hameau de Laborde qui l'isole davantage et pénalise les 1250 habitants.

Je partage ces arguments sans ambivalence, et c'est pourquoi, je m'oppose à la suppression de ce passage à niveau et à la réalisation du tracé retenu par les services de l'Etat. »

### 3.3 - Relation comptable des observations du public

- Le public a utilisé tous les moyens mis à sa disposition pour faire part de ses observations. Les observations écrites sur les registres physiques, les observations verbales reçues par les commissaires enquêteurs ainsi que les courriers physiques et électroniques ont été joints aux observations déposées sur le registre dématérialisé. Au total ce sont 221 observations qui ont été recueillies.

- 13 personnes se présentant en leur qualité d'élu ont formulé une observation.
- Deux observations ont été adressées sur l'adresse mail associée au registre dématérialisé dans un format informatique qui ne permettait pas de les ouvrir avant la remise du PV de synthèse au porteur de projet. Elles n'ont pu être extraites que le 4 octobre et ont bien entendu été exploitées et transmises au maître d'ouvrage, puisque parvenues avant la clôture de l'enquête publique. Il s'agit :
  - d'un courrier signé par 6 « conseillers d'opposition d'Auxerre ».
  - d'un courrier émanant du Conseil départemental de l'Yonne signé par délégation du Président, par Mme la Directrice générale des services.
- Le site dématérialisé a été visité à 715 reprises et le dossier a fait l'objet de 250 téléchargements.

### 3.4 - Sens général des avis

Le public s'est exprimé majoritairement contre le projet qui lui était présenté.

140 personnes se sont prononcées de façon très claire et ont rejeté formellement le projet.

31 personnes ont exprimé un avis favorable

48 personnes ne s'expriment pas sur la nécessité de fermer le passage à niveau mais rejettent parfois la variante n° 5 ou ne s'expriment que sur un aspect particulier du projet (protection du captage d'eau, les modes doux...)

## **4- ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC**

### **Qualité du dossier**

#### Quelques rares observations traitent de la qualité du dossier

#### Ce que dit le public

*« Je souhaite saluer la qualité du travail qui a été effectué, le dossier expliquant bien les différents scénarios*

*« Vos hypothèses de trafic sont fausses, à aucun moment vous n'étudiez le report de circulation dans la zone de la plaine des Isles (véhicules rejoignant la rive gauche d'Auxerre) qui va fortement augmenter en raison des ralentissements qui existeront entre le nouveau giratoire et celui de Jonches. Inévitablement les véhicules chercheront l'itinéraire le plus rapide.*

*« le dossier d'enquête ne donne aucune information sur ses caractéristiques en plan et en profil en long; »*

*« dans l'épais dossier je n'ai pas trouvé pourquoi le PN 19 est-il plus dangereux que d'autres PN.*

*« Au sujet des aménagements prévus pour les modes doux, vous avez d'ailleurs une importante incohérence dans votre dossier, puisque vous proposez en page 21 des itinéraires pour les modes doux, que vous faites passer par le rond-point de Jonches et par le franchissement de la RD84, puis par la section de shunt que vous souhaitez supprimer, le tout sans préciser aucunement comment seront réalisés et sécurisés ces itinéraires.»*

*« je suis CHOQUE de la procédure, qui nous permet de nous exprimer sur cet unique choix, qui donne l'impression d'être déjà acté (il est même indiqué sur les brochures un démarrage courant 2020 !!!). je suis CHOQUE également sur le nombre limité de variantes proposées, car je reste persuadé, après quelques observations que j'ai faites, qu'il existe d'autres possibilités non évoquées (peut être vues et écartées, mais pourquoi ne pas les avoir montrées comme les autres dans ce cas ?!).*

Réponse du maître d'ouvrage

Il convient de rappeler que le projet et donc le dossier a été construit pas à pas depuis de premières études il y a 10 ans.

De multiples scénarios ont été étudiés en détail, débattus lors des phases de concertation (L103-2 en 2018, Copils, ...) et en réunion technique avec les parties prenantes.

Commentaires de la commission d'enquête :

Le dossier, d'un volume plutôt réduit en comparaison de ce qui est habituellement soumis à la population lors d'enquêtes publiques, est facilement accessible et aisément compréhensible.

En revanche, si l'on considère que le dossier doit fournir au lecteur toutes données utiles pour appréhender la portée du projet et les raisons qui ont conduit à son élaboration on ne peut dire qu'il a atteint son but.

En effet le projet consiste à supprimer un passage à niveau accidentogène mais rien dans le dossier ne démontre véritablement sa dangerosité. Ce ne sont pas les quelques lignes figurant page 7 au chapitre « Accidentologie » qui sont de nature à convaincre du risque que ce passage à niveau fait courir à ceux qui l'empruntent.

Par ailleurs, comme le font remarquer certaines personnes, le dossier ne renseigne pas suffisamment le public, c'est notamment le cas s'agissant de l'itinéraire mode doux. Comment les piétons et cyclistes traverseront-ils en sécurité l'actuelle RD 84 qui passera à 2x2 voies ?

Le dossier se devait d'être plus convaincant, plus précis, davantage argumenté, sur bien des points qui font débat.

Mise en cause des élus et de la concertation préalable

Le public met parfois les élus en cause mais critique surtout les résultats de la concertation publique préalable considérant qu'elle n'a servi à rien et que les décisions prises vont à l'encontre des opinions exprimées par la population.

Ce que dit le public

*« A quoi a donc servi la consultation publique (faite après les choix déjà effectués) » A quoi va servir cette nouvelle consultation sachant que nos élus ont déjà décidé du tracé de cette déviation. On se moque de nous ... » Finalement on ne prend pas le projet qui satisfaisait tout le monde et qui coûtait le moins cher..... »*

*« Je suis affligé de voir que Messieurs Larrivé, Bonnefond, Bideau qui étaient contre ce tracé ont capitulé devant le préfet et le maire d'Auxerre.*

*Maire d'Auxerre qui accumule : les effets d'annonce ( barreau rocade Venoy, bus et usine d'hydrogène) les échecs ( marché de l'Arquebuse) les retards ( rocade sud contournement Auxerre toujours dans les cartons) les annulations ( l'électrification de la ligne Sncf Auxerre Laroche) , nouveau : dans les cartons : ( re marché d'Auxerre ...réhabilitations de la place de l'Arquebuse et place des Cordeliers , à suivre..... )*

*« étonnement que ce tracé fasse l'objet d'une enquête publique, alors même que de nombreuses voix se sont fait l'écho d'une autre proposition à retenir pour cette suppression (tracé n° 2). Dans ce contexte, Il y a déjà là une anomalie démocratique qui consiste à ne pas tenir compte des raisons pour lesquelles, sans doute une immense majorité des habitants, notamment de Monéteau, (ville concernée au premier chef), est opposée au tracé n° 5. Les diverses interventions citoyennes lors des réunions publiques des 21 mars 2018 à Laborde et 28 mars 2018 à Monéteau initiées par la Préfecture, ont montré de façon criante le refus du tracé n° 5« Des réunions de concertation avec de nombreux participants, des délibérations municipales ont rejeté ce tracé N°5 aux*

*nombreux inconvénients pour préférer la variante N°2 plus adaptée aux flux de circulation. La présentation des services de l'Etat n'était pas très sincère puisque cette variante N°2 est passée d'un cout de 19 millions à 33 millions d'euros maintenant alors que la N°5 bizarrement ne variait pas »*

*« je trouve scandaleux que l'on consulte la population, les élus et que les chiffrages augmentant au gré du vent pour au final donner l'impression que tout est déjà décidé cela contribue à un sentiment d'injustice*

*« L'État a décidé seul de maintenir la fermeture du PN19 et du tracé 5. Aucune concertation préalable de la population. En 2018, les réunions à Laborde et Monéteau n'ont été que mascarades. L'État avait déjà décidé de la fermeture du PN19 et arrêté son choix sur le contournement n°5.*

*«Même pas de registre à la mairie Laborde lors de la supposée 1ère consultation. »*

*« Mrs les élus, M. le Préfet soyez raisonnables, faites preuve de bon sens, cessez de dépenser sans compter »*

*« Le tracé retenu ne tient pas compte des propositions des concitoyens faites lors des différentes réunions publiques. Nous n'avons pas été coutés»*

### Réponse du maître d'ouvrage

Organisée au titre du L103-2 du code de l'urbanisme, la concertation publique organisée du 15 mars au 15 avril 2018 sur le tracé n°5 (retenue dans la commande ministérielle du 13 avril 2015), a porté sur deux variantes proposées au public (routière / urbaine). Ayant rappelé au préalable les différents tracés proposés en 2011 au comité de pilotage, une grande majorité de la population a néanmoins fait savoir sa préférence pour les tracés n°1 et n°2.

L'État a tiré les enseignements de la concertation.

Bien que cette dernière a porté exclusivement sur le tracé n°5, le comité de pilotage du 27 avril 2018 a décidé de reprendre les études sur les tracés n°1 et n°2 avec le même degré de détail que le tracé n°5 pour pouvoir être comparées avec un niveau de précision à la fois similaire et approfondi. En conclusion du comité de pilotage qui s'est déroulé du 26 octobre 2018, et à la suite de la présentation des résultats des études par le maître d'ouvrage sur la base d'une analyse multicritères (volume remblais/déblais, linéaire et surface impactés, faisabilité technique, environnement dont insertion paysagère et nuisances, allongement parcours, environnement, coût, calendrier,...), le préfet a réaffirmé la nécessité de supprimer le passage à niveau n°19 en retenant le tracé n°5 (variante routière) incluant un barreau raccordant la RN77 à la RD84, la requalification de la RD84 et une passerelle de franchissement de la voie ferrée pour les modes actifs.

C'est ce projet qui a été soumis à la présente enquête.

### Commentaires de la commission d'enquête :

La population, qui n'est pas au fait des différentes étapes d'un projet, a cru que la concertation publique pendant laquelle elle avait pu faire valoir son avis avait pris en compte les oppositions exprimées, notamment celles visant la variante n°5.

Ainsi les nombreux opposants au projet estiment que cette concertation n'a servi à rien puisque c'est le projet n° 5 qui a été retenu.

Les membres de la commission d'enquête se sont efforcés de faire comprendre aux personnes venues les rencontrer que la concertation publique et l'enquête publique sont deux procédures totalement distinctes ne visant pas le même objet. Malgré cela la plupart des opposants ont l'impression que les « dés sont jetés » et que les autorités administratives et les élus ont décidé pour eux. Les plus vindicatifs y voient un déni de démocratie.

## Dangerosité du passage à niveau

Le public considère majoritairement que la dangerosité du passage à niveau n'est pas probante et que c'est l'imprudence ou l'inconséquence des conducteurs qui est en cause. Quelques observations mentionnent à contrario le caractère très dangereux du passage à niveau. Beaucoup font part de leur propre expérience en qualité d'utilisateur de ce lieu au quotidien.

### Ce que contient le dossier :

Les informations données par le dossier sont les suivantes :

- Le projet consiste à supprimer un passage à niveau accidentogène au nord d'Auxerre, situé sur la RN77.
- SNCF Réseau a recensé 17 accidents matériels avec dommage aux barrières entre 2008 et 2017.
- La DIR Centre-Est signale un seul accident corporel entre 2006 et 2017 : une collision entre un autocar et un train en 2010 ayant occasionné 17 blessés, dont un grave.
- Un accident mortel a eu lieu le 14 janvier 2018.
- Selon SNCF réseau, le moment de circulation du passage à niveau (produit des nombres moyens quotidiens de trains et véhicules routiers qui y transitent) est de 458 500, ce qui témoigne « d'un niveau de risque relativement élevé ».
- Une soixantaine de franchissements illicites ont lieu tous les mois, ce qui « souligne la nécessité de sa suppression ».
- Le PN19 a été intégré à la liste du programme de sécurisation nationale car il a été jugé préoccupant du fait de son accidentologie.

### Ce que dit le public :

En grande majorité, le public considère que la dangerosité du passage à niveau n'est pas avérée et que c'est l'imprudence des conducteurs qui doit surtout être mise en cause. Quelques observations mentionnent à contrario son caractère très dangereux. Beaucoup font part de leur propre expérience, en qualité d'utilisateur de ce lieu au quotidien.

Ces quelques extraits du registre illustrent l'avis du public :

*« Ce PN n'est pas plus dangereux qu'un autre, ce sont les conducteurs qui sont dangereux et ne respectent rien. »*

*« La SNCF est nullement responsable des personnes qui stationnent sur les rails pour téléphoner. »*

*« Si les règles du code de la route étaient respectées, il n'y aurait plus de problème. »*

*« Plus de 60 infractions relevées par mois, que font les autorités pour les éviter. »*

*« 2 accidents dramatiques dûs au non-respect du code de la route et 15 accrochages en 9 ans, sur 38 millions de passages Tout est relatif !!! »*

*« Je suis domiciliée à Laborde, hameau d'Auxerre si d'aucuns l'ont oublié, depuis plus de 50 ans. Je traverse quotidiennement le PN19 au moins 4 fois/jour. Je n'ai jamais eu le moindre problème lors de sa traversée. »*

*« Le PN 19 n'est pas plus dangereux que certains autres comme le PN 13 à Gurgy où de nombreux accidents sans victimes graves, ni morts, heureusement, ont été recensés, toujours à cause du non-respect du code de la route par les automobilistes. »*

*« Très dangereux ce passage à niveau »*

*« Ce passage augmente le risque par son positionnement farfelu. »*

*« La fermeture de ce PN19 est une nécessité pour ces motifs là et aussi pour supprimer le danger, la pollution et le bruit pour une centaine d'habitations de Jonches. Faut-il rappeler que*



*dans cette traversée sur les 15 dernières années, en dehors du PN, il y a eu 5 accidents mortels avec 6 victimes et 1 accident grave avec une jeune fille de 10 ans gravement handicapée. »*

Réponse du maître d'ouvrage :

Depuis 2007, on dénombre 20 incidents en lien entre la circulation routière et ferroviaire sur le passage à niveau n°19 de Jonches.

Le rapport d'enquête du BEATT suite à la collision d'un véhicule léger et d'un TER en janvier 2018 rappelle l'historique des incidents :

« Selon la Direction interdépartementale des routes Centre-Est, service en charge de la gestion de la RN 77, un seul accident corporel est survenu sur ce passage à niveau sur les 12 années de 2006 à 2017 inclus. Il s'agit d'une collision entre un autocar et un train le 14 décembre 2010 ayant occasionné 17 blessés, dont 1 grave, tous passagers de l'autocar.

S'agissant des accidents matériels, SNCF Réseau a recensé au total 17 accidents avec dommage aux barrières sur les dix années de 2008 à 2017 inclus. Sur les cinq premiers mois de 2018, deux accidents matériels supplémentaires sont survenus le 31 janvier et le 26 avril. Sur la période de janvier 2013 à mai 2018, 10 des 12 accidents matériels recensés ont impliqué un poids lourd.

L'accident corporel du 14 décembre 2010 est lié à l'arrêt inopiné d'un autocar à la sortie du passage à niveau, dans une position telle qu'il empiétait sur l'emprise ferroviaire [...] ».

Malgré des mesures de sécurisation, on dénombre une soixantaine de franchissements illicites tous les mois. Sur l'ensemble de l'année 2017, 733 infractions ont été relevées (464 dans le sens de circulation d'Auxerre vers Troyes et 269 dans le sens de Troyes vers Auxerre).

Dans son courrier du 14 octobre 2019 à l'attention de la commission d'enquête, SNCF réseau rappelle que le PN 19 est inscrit au programme de sécurisation nationale, l'État ayant classé depuis plusieurs années ce passage à niveau comme préoccupant et devant être supprimé.

Ces éléments attestent factuellement du risque patent lié au franchissement du passage à niveau n°19 à Jonches.

Commentaires de la commission d'enquête :

Les personnes s'étant exprimées sont à classer en deux catégories.

1°) Les habitants du hameau de Jonches qui voient dans la suppression du passage à niveau le moyen de détourner le trafic de la RN77 qui est pour eux source de diverses pollutions (sonore, atmosphérique, etc.). Ils considèrent par conséquent que le classement de cet ouvrage en passage à niveau dangereux est une bonne chose. Certains pour appuyer leur avis mettent en avant des accidents mortels...mais survenus sur la RN77 hors du passage à niveau, hormis celui de janvier 2018.

2°) Les autres, c'est-à-dire les personnes n'habitant pas Jonches et qui ne trouvent dans la réalisation du projet retenu que des inconvénients. C'est le cas des habitants du hameau de Laborde qui va se trouver plus ou moins enclavé, des habitants de Monéteau -plus particulièrement ceux résidant avenue de Saint Quentin et Rue du Grand Hémont- qui vont subir les désagréments générés par le barreau de déviation de la RN77 (pollution sonore et visuelle).

On voit donc que l'intérêt particulier prévaut sur l'intérêt général. Pour autant, et en écartant toute partialité, il est difficile de ne pas admettre comme juste la position des personnes déclarant que le danger du passage à niveau n'est pas avéré. Ce n'est pas un accident mortel survenu en 2018 sur une période couvrant des décennies pendant lesquelles sont passés des millions de véhicules qui peut à lui seul être retenu comme critère décisionnel. A noter par ailleurs qu'aucun accident impliquant un cycliste ou un piéton n'a été à déplorer, à notre connaissance, sur ce passage à niveau.

Les incidents, heureusement matériels, survenus au passage à niveau sont à mettre au compte d'erreurs humaines. Les franchissements illicites relèvent d'infractions. Le passage à niveau et la

SNCF ne sont pas en cause ; c'est l'inconséquence ou l'imprudence des automobilistes qui a été mise en cause.

### **Sécurisation du passage à niveau et solutions alternatives à sa suppression**

#### Ce que contient le dossier :

Les informations données par le dossier sont les suivantes :

- Le comité de pilotage relatif à la sécurisation du PN n°19 a établi un programme de travaux qui a été réalisé en 2008 et 2011-12 :
  - vitesse maximale autorisée à 30 km/h,
  - remplacement des feux rouges clignotants à lampe par des feux à diode,
  - renforcement des panneaux de danger par des feux jaunes clignotants,
  - mise en place d'un système de détection de remontée de file,
  - création d'une zone de refuge,
  - mise en place de radars enregistrant le franchissement du feu rouge clignotant par un véhicule.
- Des aménagements complémentaires, décidés à titre expérimental en septembre 2018, sont en cours de réalisation :
  - marquage au sol matérialisant une zone où l'arrêt est interdit,
  - pose d'un éclairage à diodes clignotantes sur les barrières,
  - installation de caméras permettant de vérifier le bon fonctionnement des équipements.

#### Ce que dit le public :

De nombreuses personnes, qui bien souvent relativisent la dangerosité du passage à niveau, considèrent qu'il serait plus opportun de renforcer sa sécurisation plutôt que de le supprimer. Elles proposent donc des solutions alternatives à sa suppression pure et simple.

Ces quelques extraits du registre illustrent l'avis du public :

*« Il est possible de sécuriser plus ce PN, doublement des feux d'avertissement, ralentisseur 50 m à l'avance, double barrière. »*

*« Des solutions alternatives et moins impactantes ont-elles vraiment été analysées. »*

*« Il est vraiment inconcevable que tout n'est pas été fait pour sécuriser ce passage à niveau avec les moyens dont nous disposons aujourd'hui. Aucune innovation n'a d'ailleurs été essayée. »*

*« Avant de dépenser l'argent des français, il faut essayer toutes les solutions et notamment coercitives ! »*

*« A l'arrivée sur le PN19, l'attention du conducteur doit porter sur le radar, la limitation à 30, le feu du PN et le trafic routier ce qui est anxiogène et peut provoquer de la panique. Ce point pourrait être amélioré en obligeant à baisser la vitesse des automobilistes avant la courbe (stop, dos d'ânes, rétrécissement de chaussée...) et en donnant plus de visibilité entre la courbe et le PN (retirer la végétation, les stationnements, les panneaux publicitaires, ...).*

*« Je demande un engagement fort de ne pas fermer le PN 19 tant que le barreau de Laborde n'est pas ouvert. »*

*« Il existe différents systèmes notamment par le sol. Devant les grilles du ministère de l'intérieur place Beauvau, un tablier mobile infranchissable sort du sol et ce système existe dans les pays de l'est aux abords des passages à niveaux. »*

*« Un pont à l'emplacement actuel, des barrières sérieuses et bloquantes. »*

*« Améliorer la visibilité, reculer les barrières de 20m, poser des caméras. »*

*« Un vrai marquage au sol, une vraie sonnerie. »*

*« Le passage à niveau est suffisamment sécurisé »*

*« 2 morts en 2018. Quelques temps avant un car d'enfants heurté par un train n'a fait fort heureusement que des blessés légers... Aucune signalisation ou surveillance ne peut sérieusement sécuriser ce passage situé à proximité d'un rond-point à grande circulation. »*

### Réponse du maître d'ouvrage

Le passage à niveau n°19 a fait l'objet de deux campagnes de sécurisation, la première en 2010 qui fut renforcée en 2018, par l'ajout de dispositifs de sécurisation supplémentaires en accord avec les réglementations routière et ferroviaire en vigueur.

Le passage à niveau dispose des dispositifs de sécurisation suivants :

- En 2008, la vitesse maximale autorisée a été fixée par la commune à 30 km/h de part et d'autre du passage à niveau et un plateau surélevé a été réalisé côté nord.
  - En 2011-2012, plusieurs aménagements ont été réalisés, visant à améliorer la lisibilité du passage à niveau et à éviter la remontée de files d'attente sur son emprise :
    - remplacement des feux rouges clignotants à lampes par des feux à diodes ;
    - renforcement des panneaux de danger par des feux jaunes clignotants ;
    - dans le sens de circulation nord-sud, mise en place du système de détection de remontée de file depuis le carrefour giratoire et des feux tricolores imposant l'arrêt des véhicules en amont de la courbe précédant le PN ;
    - dans le sens de circulation nord-sud, création d'une zone refuge à droite après le PN susceptible d'accueillir un véhicule immobilisé sur la voie ferrée ;
    - mise en place d'un dispositif de contrôle automatisé dans les deux sens de circulation. Le site est équipé dans chacun des deux sens de circulation d'un dispositif dénommé « Équipement Terrain Passage à Niveau » (ETPN), enregistrant le franchissement, par un véhicule, du feu rouge clignotant.
  - Enfin, la signalisation horizontale (marquage au sol) a été refaite en 2016.
- Les aménagements complémentaires suivants ont par ailleurs été décidés en septembre 2018 à titre expérimental :
- un marquage au sol matérialisant une zone où l'arrêt est interdit ;
  - l'installation de caméras permettant notamment de vérifier le bon fonctionnement des équipements.

Des solutions alternatives à la suppression du passage à niveau n°19 ont été proposées lors de la concertation et rappelées au cours de la présente enquête. Au cours des études menées, la réalisation de ces propositions (système de herses ; barrières complètes ; doublement des feux,...) est apparue trop contraignantes ou impossibles au regard des règles de sécurité en vigueur. Dans son courrier cité plus haut, SNCF réseau souligne d'une part que ce PN a fait l'objet d'importants aménagements de sécurité au fil du temps et d'autre part que le risque demeure en raison de comportements accidentogènes d'usagers démontrés par les dispositifs de détection mis en place.

Il convient de préciser également qu'une solution locale de suppression du PN par un pont au niveau du PN actuel a été examinée et s'est avérée impossible à réaliser.

### Commentaires de la commission d'enquête :

De très nombreuses personnes considèrent que des solutions propres à renforcer la sécurité du passage à niveau existent et qu'elles doivent être mises en œuvre avant d'envisager la fermeture de l'ouvrage dont les services rendus sont nettement supérieurs à son danger potentiel.

Les membres de la commission d'enquête n'ignorent pas que d'autres moyens de sécurisation existent afin d'interdire un franchissement. En revanche, ils ne disposent pas des compétences pour évaluer ces systèmes ni pour apprécier leur faisabilité. Des personnes proposent de mieux sécuriser ce passage à niveau en allongeant significativement le délai entre le déclenchement des signaux lumineux et sonores et le passage du train, en reculant les barrières par rapport à la voie, mais aussi en installant des feux rouges, des leds etc.

La mise en service d'un barreau routier à hauteur de Laborde est évoquée par le public alors que ce projet qui est de la compétence de la communauté d'agglomération de l'auxerrois n'est absolument pas évoqué dans le dossier soumis à l'enquête publique.

### **Incidences sociétales**

Quelques observations mentionnent les inconvénients créés par la déviation en termes d'augmentation des temps de déplacement, de pollution par consommation de carburants, de coût pour la CPAM., d'enclavement des communes de Jonches, Laborde et d'une partie d'Auxerre.

#### Ce qu'en dit le dossier :

Il est considéré que le projet de suppression du passage à niveau n°19, ainsi que les travaux de requalification de la RD84 auxquels est associée la suppression du shunt et de l'accès sud à la ZA, auront des incidences positives en améliorant la sécurité des usagers du réseau routier et en supprimant le risque accidentogène au niveau du passage à niveau et dans la traversée de Jonches.

Il est également dit que le projet :

- aura un impact positif pour les riverains de la RN77 de Jonches en supprimant la quasi-totalité du flux routier journalier empruntant l'axe, apaisant le quartier et augmentant la sécurité des piétons et cycles au sein de ce secteur,
- diminuera fortement les nuisances sonores (gain compris entre 7 et 16 dB(A) pour les habitants de Jonches) et la pollution atmosphérique au sein de cette zone bâtie au profit d'un secteur où l'habitat est éloigné de la voirie,
- qu'il impactera faiblement la consommation d'espaces agricoles,
- qu'il augmentera sensiblement l'ambiance sonore pour certaines habitations de Monéteau (Quartier Petit Saint Quentin) et du nord de Jonches en restant en dessous des seuils réglementaires,
- qu'il engendrera une légère augmentation de la pollution, du fait de l'augmentation des distances à parcourir.

#### Ce que dit le public

*« Seule doit être retenu les résultats d'enquêtes sérieuses dans l'intérêt des usagers, de leur condition de déplacement, des nuisances et préjudices » « Augmentation pour la CPAM, des transports en VSL, les services de santé, infirmières, auxiliaires de vie, kilomètres supplémentaires effectués chaque jour qui dit aussi temps de conduite, fatigue, bouchons, pollution » « augmentations du temps de trajet km (dépenses) pour les habitants de Laborde, Tour Coulon, et de Venoy. »*

*« Où vont passer les bus des transports scolaires des élèves de Laborde pour les collèges et lycées d'Auxerre. L'horaire de prise en charge actuel est à 7h20. Va-t-il falloir que les enfants se lèvent encore plus tôt pour faire 5 kms ?*

*« Comment les collégiens/Lycéens de Jonches et/ou piétons vont-il traverser une 2 fois 2 voies séparées avec un terre-plein central pour aller de la Maison de l'entreprise (côté D84)/Jonches à l'arrêt de bus urbain « Bas de Jonches », rue des Caillottes, à côté de Mouvex ?*

*« Isolement du hameau de Laborde déjà bien oublié qui est taxé, non pas comme Auxerre mais encore plus cher qu'Auxerre. »*

« *Quel est l'avenir de la voie ferrée entre Laroche Migennes et Auxerre ? Pas d'électrification. Dans quelques années, peut-on savoir si le train passera toujours ou s'il sera remplacé par des bus ? Les gares ferment les unes après les autres. »*

« *Un salarié de l'entreprise Movex, située à quelques mètres du rond-point de Jonches, effectuerait ainsi plus de 2000 km supplémentaires par an, soit plus de 700 € de dépense et plus de 40 heures de trajet. • Un véhicule de l'entreprise ACL transport verrait chacune de ses courses augmentée de près de 6 km. »*

« *mes chauffeurs font au minimum 27 navettes par jour, mais en réel au moins 30, entre l'usine et le site de la livraison au 6, Plaine des Isles. j'ai mesuré qu'il y avait 3 minutes d'écart environ entre les 2 trajets, soit un perte sèche de 90 minutes x2 (1 dans chaque sens), soit 3h par jour juste pour cet aspect. Cela impacte fortement notre réactivité dans la production » « La rue de la Plaine des Isles est déjà saturée du côté où nous devons passer s'il y a cette déviation : la route est bouchée et peu évidente à prendre lorsqu'il y a des P.L. devant MMP, BMW et PICQ. Pour MMP, c'est valable sur la rue de l'Isle également ! Ce qui veut dire que le calcul est probablement déjà erroné ! »*

### Réponse du maître d'ouvrage

Au regard de l'intérêt général, les incidences sociétales ont fait l'objet d'une synthèse au paragraphe 8.3 figurant à la page 57 du dossier d'enquête, repris ci-dessous :

Le projet de suppression du passage à niveau n°19, ainsi que les travaux de requalification de la RD84 auxquels est associée la suppression du shunt et de l'accès sud à la ZA, auront des incidences positives en améliorant la sécurité des usagers du réseau routier et en supprimant le risque accidentogène au niveau du passage à niveau et dans la traversée de Jonches (zone résidentielle où le trafic est important).

De plus, le projet aura un impact positif pour les riverains de la RN77 de Jonches en supprimant la quasi-totalité du flux routier journalier empruntant l'axe, apaisant le quartier et augmentant la sécurité des piétons et cycles au sein de ce secteur.

Un itinéraire mode actif est proposé pour permettre le franchissement de la voie ferrée de manière sécurisée.

Les usagers désirant traverser la RD84 pourront le faire par une traversée piétonne organisée en face de la maison des entreprises, à proximité du giratoire RD84/RN6 où les usagers ralentissent nécessairement. Afin de contribuer à sécuriser davantage cette traversée, la vitesse sera limitée à 50 km/h pour les automobilistes et l'aménagement comprendra un refuge central (selon études de détails post enquête).

Le projet permettra également de diminuer fortement les nuisances sonores (gain compris entre 7 et 16 dB(A) pour les habitants de Jonches) et la pollution atmosphérique au sein de cette zone bâtie au profit d'un secteur où l'habitat est éloigné de la voirie.

Cependant, le projet aura un impact faible sur la consommation d'espaces agricoles et augmentera sensiblement l'ambiance sonore pour certaines habitations de Monéteau (Quartier Petit Saint Quentin) et du nord de Jonches en restant en dessous des seuils réglementaires. Le projet engendre, de plus, une légère augmentation de la pollution, du fait de l'augmentation des distances à parcourir. Cette pollution sera néanmoins émise en zone rurale et non plus en zone urbanisée.

### Commentaires de la commission d'enquête :

Les habitants de Jonches qui habitent le long de l'actuelle RN77 sont favorables à la suppression du passage à niveau non seulement pour sa dangerosité mais surtout en raison des nuisances occasionnées par la densité de la circulation routière sur la route Nationale. Les poids lourds sont notamment mis en cause.

Les habitants de Laborde sont au nombre de ceux qui s'estiment les plus désavantagés par la réalisation du projet. L'allongement du trajet qu'implique la déviation de Jonches est souvent au centre des préoccupations avec des incidences pour l'intervention des moyens de secours (pompiers, ambulances, services médicaux divers), des temps de trajet allongés pour les transports scolaires, des coûts en matière de carburant, des pollutions supplémentaires.....

Les habitants de Monéteau ainsi que les employés des entreprises de la zone industrielle contestent la réalisation de la variante n° 5 ainsi que l'efficacité de la suppression du shunt. Ils dénoncent pour les uns l'aggravation des bouchons déjà existants aux heures de pointe, pour les autres des surcoûts d'exploitation, des difficultés pour rejoindre les lieux de travail.

### **Les conséquences sur le trafic routier**

Les conséquences sur le trafic routier sont fréquemment évoquées notamment avec le volume des véhicules sur la future RN 77, les contournements qui se feront par des itinéraires non adaptés, les difficultés pour les poids lourds des entreprises de la zone industrielle, l'engorgement de cette même zone industrielle

#### Ce qu'en dit le dossier :

Le projet :

- va améliorer la sécurité des usagers du réseau routier et en supprimant le risque accidentogène au niveau du passage à niveau et dans la traversée de Jonches où le trafic est important,
- va modifier les flux de la RN77 dans Jonches où il diminuera fortement et de la RD 84 qui verra son trafic augmenter en passant de 13 000 à 21 000 véhicules/jour,
- va augmenter la distance de l'ordre de 3,3 km maximum et le temps de trajet, de l'ordre de 5 minutes maximum.

#### Ce que dit le public

Ces quelques extraits illustrent l'avis du public :

- « Arrivé au rond-point d'Auxerre, la circulation va devenir ingérable »
- « La route passant à La tour Coulon est dangereuse et non adaptée à un gros trafic » « Il paraît dommage de ne pas réétudier la possibilité d'un shunt à droite entre la RD84 et la RN 6... »
- « Renvoyer 21000 véhicules/jour sur la déviation 5 est une aberration, le CD 84 va être totalement engorgé, déjà saturé à certaines heures »
- « Le giratoire de Jonches va être également saturé »
- « La sécurité de la zone d'activités ne sera plus assurée »
- « Un flux équivalent à une autoroute »
- « des petits malins qui pour éviter le giratoire de Jonches ont trouvé la solution de descendre ou monter la rue du Grand Hémond à Monéteau et de prendre l'avenue de Saint Quentin qui devient de ce fait une échappatoire aux encombrements »
- « la route de la tour Coulon n'est pas du tout adaptée pour relier ce futur rond point très dangereux avec une multitude de virage sans compter les camions qui l'empruntent malgré l'interdiction, je parle de faits réels, je l'empreinte 6 fois par jour c'est du concret. »
- « Fruehauf, Pic et Charbonnier, Renault Truck, Métro, etc., Les 400 camions devront sortir et emprunter le tracé 5. Imaginez ces poids lourds au milieu d'une circulation saturée. Ajouter les 1 000 salariés qui rejoindront leur travail ! »
- « Passer par la Tour Coulon ? 2 voitures peuvent à peine se croiser alors camions ou bus. Les chaussées sont trop étroites et gare aux 3 ralentisseurs très hauts. »
- « Le shunt RD84/RN6 a son utilité, il faut le conserver »
- « Un trafic actuel déjà difficile avec les routiers sur la RD84. Les camions sortants de la plateforme Casino (Easydis) sont obligés de forcer le passage pour tourner à gauche et rejoindre

*l'actuel rond-point. Idem pour ceux qui sortent de la rue des Iles (ZI), sont arrêtés au stop et ont besoin de s'engager dans la circulation. Ils sont très lents au démarrage, ce qui provoque de brusques ralentissements. Le giratoire barreau de liaison/RD84 sera donc vite saturé et les automobilistes auront du mal à s'insérer. »*

*« Risque de reporter le problème sur d'autres axes et PN rue du grand Hémont. La suppression du shunt RD84/RN6 pourrait inciter les automobilistes à emprunter la ZI. Pour éviter le giratoire barreau de liaison/RD84 et aller en direction de Monéteau, les automobilistes issus de la N77 utiliseront le PN de la rue du grand Hémont. »*

*« l'avenue de Saint Quentin, de la Seiglée et les rues adjacentes sont actuellement fréquentées par nos enfants qui vont tranquillement à pied à l'école. Plus de fréquentation d'automobilistes engendrera de nouveaux risques dans ce quartier. Ils ne seront pas mesurés mais bien réels. Nos enfants en prendront plein les oreilles et les poumons, et nous craignons pour leur sécurité. »*

*« passage de 25.000 véhicules par jour sur un seul bras du giratoire de Jonches est juste complètement inimaginable »*

*« Ce projet est source d'augmentation de la mortalité routière dans le secteur... »*

*« Si la rue du grand Hémont n'est pas interdite aux voitures, cela sera double peine pour les habitants proches du PN 18 et du PN 17 ( passage à niveau vers ex petit Leclerc de Monéteau) »*

### Réponse du maître d'ouvrage :

Ce thème a été traité au II du document intitulé « Précisions apportées par le maître d'ouvrage » joint à la réponse transmise le 17 octobre.

Pour mémoire, l'impact circulatoire du projet a été étudié à deux horizons temporels 2020 et 2040.

Les éléments d'analyse et de conclusion sont également développés dans le dossier d'enquête.

### Commentaires de la commission d'enquête :

Le volume de véhicules qui empruntera l'ex RD84 alors transformée en 2x2 voies préoccupe énormément les personnes qui se sont exprimées sur ce sujet. Elles pressentent des bouchons de grande ampleur aggravant aux heures de pointe la situation actuelle déjà préoccupante.

Elles craignent l'emprunt d'itinéraires non conçus pour une augmentation significative du trafic (route de la Tour Coulon, rue du Grand Hémont) ce qui générera un risque accidentel ne concernant pas ces voies pour le moment.

Ramener sur la RD84 un flot de circulation jusqu'alors partagé entre deux itinéraires n'est pas jugé sérieux.

### Liaison routière entre la RD 124 et la RN6

Le public est circonspect quant à la réalisation du barreau reliant la RD 124 à la RN 6 compte tenu qu'il sera à la charge de la communauté de communes. Il demande que sa réalisation soit effective avant la fermeture du passage à niveau si toutefois elle devait intervenir.

### Ce que contient le dossier :

Le dossier ne traite absolument pas de cette liaison routière qui n'en serait qu'au stade des études de faisabilité par la communauté de l'Auxerrois.

Ce que dit le public :

Ces quelques extraits des registres illustrent l'avis du public :

« pour éviter d'enclaver Laborde et d'isoler les communes de VENOY et de l'Est Auxerrois et de reporter le trafic, un barreau supplémentaire estimé entre 6 et 9 millions d'euros sera à la charge de la communauté de l'Auxerrois donc du contribuable. Il devait être réalisé avant la fermeture du PN 19, hors à ce jour aucune étude ni budget n'est prévu donc il y a une forte certitude qu'il ne verra jamais le jour »

« Si vraiment l'État n'écoute pas nos doléances, rendez OBLIGATOIRE la construction d'un barreau entre Egriselles et la rocade Est et ce, AVANT le début de la construction du contournement 5. »

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet porte sur la suppression du passage à niveau avec la proposition de réaliser un barreau routier à passage supérieur à la voie ferrée suivant le tracé 5.

La liaison routière entre la RD124 et la RN6 est un projet porté par la communauté d'agglomération d'Auxerre pour désenclaver l'Est Auxerrois.

Commentaires de la commission d'enquête :

Le public évoque un sujet situé hors du champ de l'enquête publique préalable à la DUP, mais qui n'est pas inintéressant pour autant puisque ce barreau dit « de Venoy » contribuerait au désenclavement du hameau de Laborde. Toutefois le bénéfice à en tirer ne se réalisera qu'à la condition que cette nouvelle voie soit créée antérieurement, ou au pire, concomitamment à la suppression du passage à niveau. Elle dépend également de la volonté et des moyens dont disposent les élus locaux qui par ailleurs sont loin d'exprimer des positions unanimes sur ce sujet. Le porteur de projet ne se prononce pas sur la nécessité exprimée par le public de réaliser le barreau RD 124 RN 6 préalablement au contournement de Jonches.

**Prise en compte des déplacements dits « doux »**

Les commentaires sur ce mode de circulation vont du questionnement sur le nombre peu élevé d'utilisateurs potentiels à sa mise en cause compte tenu des conditions de son débouché sur la future RN 77 « digne d'une autoroute »

Ce qu'en dit le dossier :

Un cheminement modes actifs destiné à accueillir les piétons, les cyclistes et les personnes à mobilité réduite, est assuré par la création d'un passage supérieur de type passerelle piétonne permettant de traverser la voie ferrée en limitant les risques pour les usagers.

Il reliera par un linéaire de l'ordre 400 m la rue des Monts d'Or à Jonches à la rue Robert Rimbert (RN77 actuelle). La passerelle sera accolée à l'ouvrage de franchissement de la RN6 afin de faciliter les échanges avec les chemins existants.

Ce que dit le public

*« il faut supprimer le passage piéton à la sortie du rond-point en face de la maison de l'entreprise, il y a déjà eu pas mal d'accidents et encore une fois, si on double le trafic, ça sera d'autant plus dangereux. Pourquoi ne pas le remplacer par une passerelle aussi par la même occasion ? »*

*« Vous parlez de requalifier ces 900 Mètres en route Nationale ! Comment en mettant une DBA au milieu de la chaussée allez- vous pouvoir faire traverser les piétons venant de la zone (notamment*



Mouvex) qui doivent tous les midis emprunter le passage protégé pour se rendre à la cantine du centre de formation ? Vous parlez dans le dossier d'un terre-plein central non franchissable.

« Creation d'une passerelle vers le rond de Jonches pour les déplacements piétons/vélos qui leur permettra de traverser le nouvel axe 2x2 voies digne d'une autoroute par un passage sécurisé ??? et aussi également aux salariés des entreprises de rejoindre la cantine du centre de formation proche et aux étudiants de rejoindre l'arrêt BUS en face aménagement très périlleux et non chiffré

« Les piétons doivent traverser un ru pour rejoindre la passerelle .Hors ce ru en hivers est impraticable ( il y a au moins 50 cm d'eau des qu'il pleut )

La passerelle conduit directement sur une nationale ou les enfants scolarisés sur Auxerre doivent traverser pour prendre le bus de ville .Au jour d'aujourd'hui , nos enfants courent un danger énorme en traversant cette nationale . Notre propre fille a faillit perdre la vie a plusieurs reprise »

« concernant l'aménagement d'une passerelle piéton/cycliste, je trouve cela un peu excessif et peu pratique pour ces derniers, les forçant à réaliser un détour exagéré). Il me semble qu'un portillon sur l'actuel passage à niveau avec les signalisations adéquates serait plus simple et moins couteux, ce n'est pas une ligne TGV !!. Par contre il serait intéressant de se pencher sur comment les piétons vont traverser cette nouvelle route de Monéteau au rondpoint de Jonches au niveau de l'université »

« Il y aura de nombreux morts et blessés graves il faut en être conscient » »Il n'est pas imaginable de laisser les piétons et vélos en impasse au pied du giratoire »

« Il est indispensable de sécuriser aussi le passage piétonnier devant la maison de l'entreprise pour une circulation de 25 000 véhicules/jour. Impressionnant, cela équivaut à traverser l'autoroute. »

« il me semblerait plus judicieux de conserver une traversée piéton 'simple' au niveau du passage à niveau et de dédier la dépense initialement prévue à la passerelle pour un aménagement piéton / cyclistes du rond-point de Jonches »

« Enfin, l'interdiction de circulation faite aux cycles de circuler sur la RD84 renverra les modes doux sur les voies intérieures de la ZI, où circulent déjà de nombreux camions et où le stationnement de ces mêmes camions sur le trottoir réduit la largeur de voirie disponible et par là-même l'espace laissé aux cyclistes lors de dépassements. Ce n'est pas un hasard si aujourd'hui des cyclistes préfèrent éviter de circuler dans la ZI et choisissent d'emprunter la RD84, où la circulation est plus rapide, mais où la largeur de voirie permet des dépassements finalement plus sécurisés.

### Réponse du maître d'ouvrage :

Ce thème a été traité au III du document intitulé « Précisions apportées par le maître d'ouvrage » joint à la réponse transmise le 17 octobre.

La prise en compte du Ru des Caillottes a été explicitée au IV de ce même document.

### Commentaires de la commission d'enquête :

En premier lieu la commission retient qu'aucun accident ou incident n'a mis en cause un piéton ou un cycliste à ce PN.

Si la passerelle qui permettra de passer par dessus la voie ferrée n'est pas critiquée, le moyen de traverser la RD84 à proximité du giratoire de Jonches génère incompréhension et inquiétude.

En effet le dossier soumis à enquête publique ne traite absolument pas du franchissement d'une 2x2 voies supportant un trafic supérieur à 20.000 véhicules/jour.

Le public s'inquiète.....la commission d'enquête s'étonne !

Que deviennent cyclistes et piétons une fois parvenus au giratoire ?

Il y a là une lacune importante dans l'étude du projet et de ses conséquences qui interpelle !

Dans sa réponse le porteur de projet indique :

« Comme la RD84 requalifiée, le barreau neuf ne sera pas accessible aux piétons ni aux cyclistes. Ces derniers pourront emprunter la rue du Grand Hémont puis rejoindre la piste cyclable après avoir longé la RD84 et traversé la ZA Terre du Canada, puis la piste existante le long de l'Yonne »

La commission estime que l'hypothèse de voir cet itinéraire emprunté par les cyclistes est peu réaliste. Par ailleurs le profil de la RD 84 présenté dans le mémoire en réponse ne fait pas apparaître de voie cyclable. Comment comprendre que les cyclistes devront longer la RD 84 ?

### **Classement Déclassement des voies routières**

#### Ce que dit le public public

« Si ce projet devait se réaliser en l'état il est indispensable que soit classé en route nationale non seulement le tronçon de la RD 84 mais également l'intégralité des giratoires projetés »

#### Ce qu'en dit le dossier :

Les axes concernés par le changement de domanialité concernent les deux communes d'Auxerre et Monéteau. Le réseau national concerné est la RN77 sur Monéteau et Auxerre. Le réseau départemental concerné est la RD84 sur Monéteau et Auxerre.

Commune	Localisation	Classement actuel	Classement futur	Linéaire concerné
Monéteau	Nouveau barreau	Aucun (champ)	RN77	900 m
Monéteau / Auxerre	RD84	RD	RN77	1100 m
Monéteau / Auxerre	RN77	RN	VC	235 + 1350 m
Auxerre	Rue des Caillottes	VC	Terrain communal (remise en état)	170 m
Auxerre	Jonches, long de la RN6 et abords rue des Monts d'Or	Aucun (champ)	Voirie communale	400 m

#### Réponse du maître d'ouvrage :

Le descriptif de la future domanialité des voiries figure en page 62 du dossier d'enquête.

Les principes d'affectation se basent sur l'intérêt des voies.

En particulier, le nouveau barreau et la RD84 actuelle requalifiée, supportant le trafic principal, seront classées dans le domaine de l'État (y compris les anneaux des giratoires).

Le détail de la répartition des domanialités au niveau des points singuliers sera négocié en tant que besoin avec chaque gestionnaire.

#### Commentaires de la commission d'enquête :

La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage quant à la prise en compte des anneaux des giratoires. Elle croit comprendre qu'il s'agit bien de la totalité du giratoire (espaces verts compris) et non pas seulement de la chaussée.

### **Opportunité du projet**

Le public s'interroge sur l'opportunité du projet compte tenu de la diminution du trafic ferroviaire et de la mise en place de dessertes par voie routière en remplacement.

Ce que contient le dossier :

Le dossier ne traite pas du projet par rapport à une quelconque opportunité mais justifie de son utilité publique reposant sur :

- l'amélioration de la sécurité routière et ferroviaire,
- l'amélioration du cadre de vie des riverains de la RN77 à Jonches,
- la réalisation d'un aménagement fonctionnel au sein de l'ensemble de ce secteur.

Ce que dit le public :

« Il y a une forte tendance nationale à retirer des voies ferrées sur les petits axes au profit d'autres modes en développement (bus au gaz). Est-il raisonnable d'investir autant d'argent pour un projet qui... le temps d'être construit, n'aura plus que quelques années à vivre ? La gare de Migennes, très proche d'Auxerre n'a déjà plus de guichet ni de machine, la gare d'Auxerre n'a plus de machine et certains trains sont bondés sans que la SNCF puisse suivre les pics de volume. »

« si le projet initial gigantesque est réalisé alors il va falloir revoir toutes les gares et anciennes gares de cette ligne de chemin de fer : cf l'ex gare sortie de Monéteau direction Seignelay-Chemilly-Beaumont, proche de l'embranchement pour se rendre à Gurgy.

Réponse du Maître d'ouvrage

Voir réponse 5 aux questions de la commission d'enquête répondant de la pérennité et du devenir de la voie Auxerre-Laroche.

Commentaires de la commission d'enquête :

Les interrogations du public sont légitimes compte tenu du contexte général qui entoure l'exploitation des lignes ferroviaires en province. Le porteur de projet et la Direction régionale Bourgogne Franche-Comté de la SNCF confirment la pérennité de la ligne ferroviaire Auxerre Laroche-Migennes tout en reconnaissant une baisse significative du trafic voyageur et la mise en place de lignes routières en remplacement de certaines lignes ferroviaires.

La commission prend acte de ces déclarations.

Coût et financement du projet

Le public considère que le coût sera beaucoup trop élevé d'autant que la réalisation du projet entraîne d'autres dépenses également très élevées à la charge de la communauté de communes. Certains souhaitent que l'ensemble des travaux induits soient à la charge de l'Etat.

Ce que dit le public

*« gabegie de finances publiques 100% financé par Etat (pas de budget connu pour les aménagements à charge de la communauté, »*

*« le projet est estimé maintenant à : 18,5 M€, financé à 100% par l'état selon le document officiel. Mais, le projet d'un barreau complémentaire voulu par le maire d'Auxerre qui va coûter entre 5 et 9 millions à la Communauté d'agglomération de l'Auxerrois, et annoncé dans le journal local, »*

*« Le coût de ces travaux est beaucoup trop important »*

*« Le coût exorbitant de cette opération inutile. Opération prise en charge par l'État (donc nous) budgétisée 18 millions... pour commencer... On connaît la suite avec des surcoûts volontairement oubliés ou des surcoûts de dernière minute, des études obligatoires comme le gaz, l'eau, ENEDIS... 25 ?? 30 millions d'euros »*

« Je renouvelle ma demande que ce dossier soit traité par la même COPIL et financé par l'Etat .... »

« Ne sommes-nous pas au centre d'un vrai programme d'argent public gaspillé pour une solution accidentogène? »

« tous les travaux doivent être pris en charge entièrement par l'Etat qui, depuis plusieurs années, se décharge sur les Communes, Départements et Régions...

Ce que contient le dossier :

Le coût de l'opération est estimé à 18.500,000 € toutes taxes comprises. Ce montant se répartit comme suit :

Etudes : 400.000 € TTC

Acquisitions foncières : 500.000 € TTC

Travaux : 17. 600,000 € TTC

**TOTAL TTC : 18.500, 000 € TTC**

Ce projet est financé à 100 % par l'Etat via le programme de sécurisation des passages à niveau.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet de suppression du passage à niveau n°19 fait partie ceux identifiés pour leur suppression dans le programme de sécurisation de l'Etat. Tel qu'il a été soumis à l'enquête, le projet prévoit :

- La réalisation du barreau de liaison entre la RN77 et la RD84 avec franchissement de la voie ferrée par un passage supérieur sur une longueur de 900 m ;

- La requalification de la RD84 sur près d'un km ;

- L'aménagement d'un itinéraire modes doux avec une passerelle de franchissement de la voie ferrée ;

Le coût de l'opération est estimé à dix-huit millions cinq cent mille euros toutes taxes comprises.

Ce montant se répartit comme suit :

- Études : 400 000 € TTC

- Acquisitions foncières : 500 000 € TTC

- Travaux : 17 600 000 € TTC

**TOTAL TTC : 18 500 000 € TTC**

Ce projet est financé à 100 % par l'État, et s'inscrit dans un programme national des passages à niveaux à supprimer en raison de leur dangerosité avérée.

Les opinions exprimées sur le sujet font état d'un coût trop important. Celui-ci correspond néanmoins à un niveau d'estimation analogue à des opérations similaires.

A titre de comparaison, les études menées, à un niveau de précision similaire, pour les tracés 1 et 2 ont abouti à des estimations supérieures à 30 M d'euros.

Commentaires de la commission d'enquête :

Les éléments contenus dans le dossier ne permettent pas à la commission d'apprécier le bien-fondé des dépenses évaluées au regard des travaux qui seront réalisés. Ce montant doit être observé au regard de l'intérêt général que pourrait procurer la réalisation du projet.

**Pertinence du tracé retenu**

Ce que contient le dossier :

- La suppression du passage à niveau a fait l'objet de plusieurs études depuis son identification comme dangereux en 2008.

Entre 2009 et 2011, cinq variantes de tracé routier sont envisagées :

- variante 1 : contournement par l'Est de Jonches
- variante 2 : adaptation de la variante 1 avec raccordement sur le giratoire de Jonches
- variante 3 : barreau de liaison entre le centre de Jonches et la RD 84
- variante 4 : barreau similaire à variante 3 mais un peu plus au Nord
- variante 5 : tracé Nord plus direct entre RN77 au niveau de la rue du Grand Hémont et la RD84 au niveau de la rue des Isles

- Une décision ministérielle du 29 juin 2012 entérine le choix de la variante n°5, présentant le meilleur compromis entre surface consommée, fonctionnalité et coûts.

- La DREAL lance alors des études qui font évoluer le projet. Une variante 5 « routière » et une variante 5 « urbaine » sont alors développées, puis présentées à la concertation publique qui a eu lieu du 15 mars au 15 avril 2018.

- Suite à cette concertation, la variante 5 « urbaine » est écartée et les variantes 1 et 2 remises à l'étude. Au vu des résultats de ces nouvelles études, le comité de pilotage du 26 octobre 2018 retient définitivement la variante 5 « routière ».

#### Ce que dit le public :

Le public considère en général que les variantes n° 1 ou n° 2 étaient plus judicieuses et rejette très majoritairement la variante n° 5 proposée.

Ces quelques extraits du registre illustrent l'avis du public :

« *La solution la plus juste est la 1-2.* »

« *Les tracés 1 et 2 étaient les plus plausibles.* »

« *Si le PNI9 est vraiment fermé, il faut choisir le tracé 1 ou le 2 largement plébiscité par la population.* »

« *Toutes les atteintes de ce projet à l'environnement obligent les décideurs à revoir leur copie et à promouvoir le tracé n° 2 (contournement de Jonches par le haut et jonction avec la déviation d'Auxerre (RN 6)).* »

« *Des réunions de concertation avec de nombreux participants, des délibérations municipales ont rejeté ce tracé N°5 aux nombreux inconvénients pour préférer la variante n°2 plus adaptée aux flux de circulation* »

« *Pourquoi pas le tracé 1 ou le 2. Tous les 2 sont les moins coûteux malgré la manipulation des chiffres. Lorsque le dossier est sorti, le tracé 1 coûtait 15 millions d'euros. Curieusement, il coûte maintenant le double. Beaucoup de suspicions quant aux études. Impartialité ?* »

« *Habitante de Laborde, il faudra faire un détour afin de regagner Auxerre, il existe d'autres tracés.* »

« *Il n'est pas interdit de penser à tous ceux qui habitent au bas de Jonches, qui pour faire 200 mètres afin de rejoindre la RN 6, devront faire 3 kms !* »

#### Réponse du maître d'ouvrage :

L'analyse multicritère des variantes 1, 2 et 5 est détaillée en page 14 du dossier d'enquête.

Conformément aux engagements pris à l'issue de la concertation publique de 2018, la DREAL a lancé de nouvelles études afin de procéder à un réexamen des variantes de tracé 1 et 2, plébiscitées

lors de la concertation. Elles ont été menées à l'été 2018 et présentées lors du comité de pilotage technique du 26 octobre 2018. Les deux tracés ont été étudiés dans le détail afin d'en permettre la comparaison avec la variante V5 initialement retenue. Les conclusions de l'étude menée ont conduit à écarter les options de tracé 1 et 2, comme lors des études premières de SYSTRA pour RFF, en raison, principalement :

- de contraintes techniques fortes (terrassements importants, réseaux proches, raccordement à la RN6 difficile,...)
- d'un accroissement des impacts sur des zones agricoles et forestières par rapport à la variante 5 ;
- d'un coût beaucoup plus élevé par rapport à la variante 5.
- d'une remise en cause du planning de l'opération

Au vu des résultats des études, le COPIL du 26 octobre 2018 a décidé de retenir la variante 5 « routière » comme base des études de projet à conduire en vue de la réalisation de l'opération (analyse multicritère rappelée dans les pages 14 et suivantes du dossier d'enquête).

#### Commentaires de la commission d'enquête :

Parmi les personnes qui ont fait part d'un avis défavorable sur le projet quelques-unes sont prêtes à accepter la suppression du passage à niveau mais la très grande majorité rejette formellement l'idée de la variante n° 5. Celles et ceux qui motivent leur rejet estiment que les variantes 1 et 2 étaient plus judicieuses. Les membres de la commission d'enquête ne disposent pas des éléments de comparaison pour porter une appréciation fondée et ils doivent par ailleurs ne pas s'écarter de la question fondamentale posée par le projet de DUP qui est la suivante :

- Le passage à niveau n° 19 doit-il être supprimé en raison de sa dangerosité sachant que s'il est supprimé c'est le choix de la variante n° 5 qui serait réalisé et aucun autre.

Les propositions relatives aux variantes 1 et 2 sont donc hors sujet pour ce qui concerne la présente enquête publique.

#### **Consommation des espaces agricoles**

##### Ce que contient le dossier :

- Le barreau de raccordement de la RN77 à la RD84 est d'une longueur de 900 mètres et l'emprise foncière est de 147800 m<sup>2</sup>, dont 96700 m<sup>2</sup> sur le territoire communal de Monéteau et 51100m<sup>2</sup> sur celui d'Auxerre.

- Le projet aura un impact très limité sur Auxerre, au regard de la surface agricole totale, mais en revanche il aura une incidence sur l'agriculture de Monéteau. Les terrains concernés seront morcelés en deux. Il est prévu de restaurer les cheminements agricoles et les accès aux parcelles.

- Les parcelles nécessaires seront acquises par voie amiable ou par voie d'expropriation, avec indemnisation des propriétaires et des exploitants.

##### Ce que dit le public :

L'exploitant agricole des parcelles directement impactées par le projet a manifesté son opposition au projet. Quelques autres personnes ont aussi évoqué ce sujet.

Les observations du public concernées portent les numéros 33-34-41-115-121-142-175 On peut y lire :

*« Ce projet aura un impact foncier non négligeable, 9 ha 70 de terres agricoles vont encore disparaître sur Monéteau et couper en deux les deux plus grandes parcelles de mon exploitation, réduisant ainsi la production de ma ferme, donc de mes revenus. »*

Réponse du maître d'ouvrage :

Au vu de la surface agricole communale d'Auxerre (1777 ha) et la surface d'emprise (0,5 ha) et la localisation de cette surface, le projet n'aura pas d'impact significatif sur l'activité agricole d'Auxerre.

Au niveau de Monéteau, l'emprise est plus importante et de nombreuses parcelles sont impactées, essentiellement pour l'aménagement du barreau. Ce dernier vient couper les surfaces exploitées. Toutefois, au vu de la surface communale totale (561 ha, environ 1,7% d'impacté), le projet ne remettra pas en cause l'activité : bien que le projet de barreau coupe les surfaces exploitées en deux, au vu des surfaces restantes, les deux sections resteront exploitables.

Dans le cadre de cette opération, il est prévu de maintenir ou de restaurer les cheminements agricoles et les accès aux parcelles. Les parcelles nécessaires seront acquises par voie amiable ou par voie d'expropriation. Les propriétaires et les exploitants seront indemnisés. De plus, le maître d'ouvrage dispose d'un stock foncier de compensation de terre agricole pour l'exploitant.

Commentaires de la commission d'enquête :

9 ha 70 c'est peu...sauf que chaque année la France perd de 50.000 à 60.000 hectares de terres agricoles ! Mais si le passage à niveau doit être supprimé, et quel que soit le soit la variante retenue, il y aura consommation d'espaces agricoles et/ou naturels.

**Impact du projet sur l'environnement et le cadre de vie**

Le public considère que le captage d'alimentation en eau potable sera en danger. Il ne comprend pas que les règles qui s'appliquent aux entreprises ou aux particuliers ne s'appliquent pas au porteur de projet. Les précautions prises ne sauraient garantir l'absence de risque.

Ce qu'en dit le dossier :

Le tracé du barreau de déviation entre la RN77 et la RD84 concerne en partie les périmètres de protection éloignée et rapprochée des captages d'Alimentation en Eau Potable (AEP) de la « Plaine des Isles » et des « Boisseaux », exploités par la Communauté d'Agglomération de l'Auxerrois

- le carrefour giratoire projeté au niveau de la RD84 et une petite section du barreau projeté se situent dans le périmètre de protection rapprochée du champ captant des Boisseaux,
- une grande partie de la déviation est dans le périmètre de protection rapprochée et éloignée du champ captant de Monéteau.

Ce tracé proposé se situe dans un secteur de vulnérabilité importante et de nombreuses activités pratiquées dans la vallée de l'Yonne constituent des risques élevés de dégradation des eaux exploitées à des fins alimentaires. En effet, l'aquifère n'est protégé que par un faible manteau limoneux et la perméabilité des alluvions et des calcaires est conséquente, les vitesses verticales et horizontales de transfert des polluants sont donc importantes.

Toutefois, cet aspect a été pris en compte en termes d'assainissement des eaux pluviales, de localisation des bassins de traitement et des modalités de réalisation des travaux de fondation de l'ouvrage. Des échanges avec un hydrogéologue agréé ont été menés.

### **Protection des captages d'eau d'alimentation en eau potable**

#### Ce que dit le public

*« Par rapport à la zone de captage qu'en est-il, il n'y a pas d'élément là-dessus » »Je viens de m'engager à semer 18ha d'herbes sur le BAC sans nitrates et sans pesticides, ces efforts deviendraient t- ils caduques »Si un camion transportant des matières dangereuses se renverse le BAC sera condamné à fermer où ira-t-on chercher l'eau ? » « La plaine de captage des eaux va être affectée (risque de pollution) interdiction de s'étendre pour les entreprises existantes et pourtant on va créer une voie sur la même portion. » « les entreprises riveraines qui voudraient s'agrandir essuient un refus car ils empiéteraient sur la zone de captage des eaux. POURTANT ON VEUT CREER UNE ROUTE A 2 VOIES SUR LA MEME PORTION »*

*« Le captage d'eau auxerrois est tout simplement menacé. Il est employé le terme de « réduire » le risque environnemental, ce qui veut clairement dire qu'il existe »*

*« le barreau routier prévu pour le délestage traversera le territoire de la zone de \*captage d'eau potable\* ; vu le risque de pollution accidentelle (renversement de poids-lourds transportant des substances dangereuses) et / ou permanente (la circulation de milliers de véhicules pollue gravement*

*l'air et le sol qui sera lessivé par les pluies) sur une zone sensible ; il faut appliquer le principe de précaution et renoncer à ce barreau (ou le déplacer).*

*« Ce captage fait parti des trois principaux captages avec ceux des Boisseaux et de la Plaine du saulce qui permet à la Communauté d'agglomération de fournir de l'eau toute l'année aux 65 000 buveurs d'eau de l'Auxerrois. Un rapport hydrogéologique réalisé par le cabinet Horizon (que possède la DREAL) signale un risque de transferts des pollutions de l'un à l'autre par une communication par la nappe alluviale. »*

*« Nous sommes inquiets car risque de contamination de nos captages d'eau en substances toxiques et impact sur la qualité de l'eau; cette ressource alimente toute notre usine., d'où impact potentiel sur nos produits alimentaires ».*

*« La pollution Souvent il m'a été rapporté la crainte de voir pollué la station de captage proche du nouveau barreau.Or, la pollution de l'eau de ruissellement (eau de pluie) sera diminuée de 90% par rapport à l'actuelle route nationale traversant les 2 hameaux. Dans les travaux il est prévu un captage et assainissement de l'eau avant le rejet dans le réseau. »*

*« Habitante du Gué de l'épine j'ai reçu une lettre du Préfet m'interdisant de faire des travaux à cause du captage des eaux des Boisseaux, qu'en est -l de celui de la Plaine des Isles si le tracé n° se fait. »*

#### **Réponse du maître d'ouvrage :**

En l'état actuel, aucune protection contre les polluants provenant des chaussées de la RD84 et de la RN77 n'existe dans le périmètre rapproché du captage.

Le projet tel qu'il a été présenté dans le dossier d'enquête, prévoit d'une part, de capter et collecter l'intégralité des eaux pluviales issues des chaussées, et d'autre part de stocker et réguler ces effluents dans des bassins de traitement de manière à abattre aux mieux leur pollution avant de les rejeter au milieu naturel. Ces bassins sont également conçus pour confiner un polluant produit par un déversement accidentel sur les chaussées.

Par ailleurs, l'infrastructure telle qu'elle est conçue, n'affectera pas les écoulements naturels des eaux de ruissellement. Elle est dotée d'ouvrages destinés à rétablir les écoulements naturels initiaux.



Les renversements de poids lourds transportant des matières dangereuses a également été pris en compte dans la conception du projet avec la réalisation d'écran anti-renversement disposés aux abords de la chaussée.

Les principes d'assainissement ont été validés avec l'hydrogéologue agréé et respectent les prescriptions définies dans les arrêtés préfectoraux de DUP des captages AEP de la zone.

Pour l'heure, il convient de rappeler que le captage de la plaine des Isles fait l'objet d'une restriction d'exploitation pour les 4 prochaines années. Le projet permettra de réduire l'impact anthropique sur les eaux du sous-sol.

Le projet améliorera donc la situation existante.

#### Commentaires de la commission d'enquête :

Alors que la ressource en eau potable pour la consommation humaine est chaque jour plus préoccupante et que les efforts déployés depuis quelques années dans divers domaines (intrants agricoles, assainissement, etc.) ne produisent pas encore d'effets convaincants, le public est en droit de s'inquiéter des effets potentiels du projet sur les captages des Boisseaux et de la Plaine des Isles. Le vice-président de la communauté d'agglomération de l'auxerrois chargé de l'environnement et le président de l'association pour la qualité de l'eau de l'auxerrois s'en émeuvent également.

#### **Gestion des eaux pluviales et de ruissellement**

##### Ce que dit le public

*« Les élus avaient demandé à la DREAL que l'étude du tracé 5 intègre un passage de réseau pluviale sous la voie ferrée.... A la lecture du dossier cette solution n'est pas envisagée »*

*« Lors des travaux, ce phénomène sera accentué. Le bassin de rétention prévu côté Est viendra aussi se déverser dans ce fossé surchargé et les riverains risqueront des inondations plus fréquentes de leur propriété. Entre 2010 et 2016, nous avons subi de nombreux débordements de ce fossé SNCF, situé le long de la ligne de chemin de fer. Une procédure judiciaire est actuellement en cours, au tribunal administratif de Dijon. "SNCF réseau, dans son mémoire complémentaire en intervention forcée, parle de leur fossé en disant: Evacuation en aval: La capacité d'évacuation du fossé ferroviaire est actuellement estimé à 5,84M3/seconde. Or, si on estime d'après les caractéristiques de la buse communale, que celle-ci à une capacité d'évacuation de 0,615M3/seconde, on peut constater que le réseau d'évacuation des eaux pluviales de la commune est manifestement sous dimensionné, et ne peut absorber un flux massif provenant des eaux acheminées par le fossé ferroviaire, provoquant ainsi de nombreux débordements de ce fossé..... »*

##### Ce qu'en dit le dossier :

#### **Collecte des eaux des bassins versants extérieurs**

Il est prévu de collecter les eaux pluviales du bassin versant naturel extérieur et de les rediriger vers leur milieu récepteur actuel.

Ainsi, la traversée des eaux du bassin versant naturel extérieur située en amont du giratoire projeté, sur la RN77, sera remplacée par une nouvelle traversée hydraulique, et les eaux seront envoyées dans un fossé créé en pied de talus de la voirie nouvelle avant rejet dans le fossé longeant la voie SNCF.

De plus, les eaux de la RD84 emprunteront les mêmes exutoires à savoir en diffus à l'Est et dans un fossé en pied de talus à l'Ouest. L'ensemble de ces eaux est collecté et acheminé en direction de la ZA des Terres du Canada, dont l'exutoire final est l'Yonne.

#### **Collecte des eaux de surface du barreau**

La collecte des eaux pluviales sur la plateforme du barreau sera assurée par un réseau de collecte constitué de regards avaloir à grille sur bordure en haut de talus avant rejet dans un bassin de rétention.

#### **Collecte des eaux de surface de la R84**

Le projet prévoit des modifications sur la RD84, avec notamment l'élargissement de la voirie existante. Ainsi, l'assainissement existant a été complètement repensé, dans le but d'une mise aux normes de cette section routière, située en milieu sensible avec le captage AEP. La collecte sera assurée par un réseau constitué de caniveaux à fente ou à grille.

Ce réseau de collecte acheminera les eaux vers le bassin de rétention projeté implanté le long de la RD84.

Le réseau longitudinal de collecte de la plateforme routière a été dimensionné pour une pluie d'occurrence décennale avec une vérification pour une pluie d'occurrence trentennale, pour interdire un débordement pour cette période de retour, en cas d'assainissement superficiel (cunette, caniveau à fente, etc..).

#### Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet tel qu'il a été conçu et étudié, n'impacte pas les écoulements naturels. Les nouvelles infrastructures routières seront dotées de synthème d'assainissement et d'acheminement des eaux de ruissellement avant rejet dans le milieu naturel.

Concernant les capacités de rejet, notamment dans le fossé longeant la voie ferrée, des études hydrauliques ont été menées prenant en compte des pluies à l'occurrence trentenal et assurant que le débit rejeté à l'exutoire du bassin est admissible par le fossé.

Une étude plus détaillée sera menée afin de définir le débit centennal, prenant en compte la totalité de l'écoulement du fossé jusqu'à l'exutoire rue de la Mouille.

#### Commentaires de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte de cette réponse qui n'est pas de nature à rassurer les habitants de Monéteau impactés par les débordements du fossé de la voie ferrée. D'autre part elle considère que toute artificialisation des sols a des effets sur l'écoulement des eaux.

#### Les nuisances sonores

Le public considère que l'on ne fait que déplacer un problème et que les moyens employés pour le résoudre seront inadaptés. Les habitants de Jonches dont les habitations bordent la RN 77 sont quant à eux très favorables au projet compte tenu des nuisances sonores journalières qu'ils subissent.

#### Ce qu'en dit le dossier :

La suppression du PN19 a un impact acoustique positif pour les habitations situées le long de la RN77, hameau Jonches comprenant une centaine d'habitations et une école.

Pour les habitations du quartier du Petit St Quentin à Monéteau (environ une quinzaine) situées au Nord du projet de barreau de liaison RN77/RD84, les niveaux sonores d'origine routiers répondent aux exigences réglementaires de 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit.

Toutefois ces contributions sonores augmenteront de façon notable en façade de ces habitations entre +0,5 dB(A) et +4,5 dB(A), notamment la nuit.

Enfin, on relève un impact acoustique modéré sur les bâtiments du centre de formation de l'Université de Bourgogne (impact acoustique compris entre 1 et 2 dB(A)) du fait de l'augmentation de trafic attendue sur la RD84. Les seuils réglementaires sont dépassés au niveau de ces bâtiments en situation projet.

Barreau de liaison RN77/RD84 :

Les seuils réglementaires sont respectés avec le projet en situation 2020 et 2040.

Toutefois, afin de répondre à l'augmentation des niveaux sonores dues à la circulation sur le barreau créé, au droit de ces habitations les plus proches de l'emprise du projet (notamment quartier du Petit Saint Quentin), des écrans acoustiques seront disposés de part et d'autre sur l'ouvrage de franchissement de la voie ferrée et seront prolongés sur environ 200m au nord afin de protéger les résidents du quartier de l'avenue Saint Quentin. A titre indicatif, les écrans installés feront 2m à 2,5m de haut.

Centre de formation :

S'agissant de bâtiments isolés utilisés en journée, une protection de façade est prévue dans le projet.

Important :

A ce stade, les mesures présentées ne sont pas définitives et sont susceptible d'évoluer en fonction des différentes contraintes (techniques, financiers, administratives...) lors des études de conception détaillée post-DUP.

### Ce que dit le public

*« aucun écran n'a prouvé son efficacité. On retire un problème Jonches et on en crée d'autre Monéteau »*

*« Le barreau venant de la RN77 est passant au-dessus de la voie ferrée le long des habitations du quartier de St Quentin va provoquer inévitablement des nuisances sonores. Là aussi la solution que vous apportez n'est pas la meilleure. En effet, la solution la plus efficace reste la couverture Anti Bruit qui existe aujourd'hui sur la rocade de Dijon. »*

*« Les camions chargés de 40 tonnes , partant du giratoire de la RD84 devront franchir le nouveau pont culminant à environ 7 mètres de haut. Cela les obligera à accélérer fortement pour gravir la côte. Les nuisances sonores seront importantes, »*

*« La seule solution acceptable reste une couverture anti-bruit comme celle qui existe sur la roade de DIJON (LINO) »*

*« Les nuisances induites par le trafic routier au niveau de Jonches et notamment sonores seraient réduites indéniablement mais vont être reportées sur Monéteau et son accès routier. »*

### Réponse du Maître d'ouvrage

Le projet va avoir une forte incidence positive pour les habitants de Jonches, par la diminution du trafic de transit et par conséquence sur les nuisances sonores liées à la circulation sur la RN77.

En créant un barreau au nord de Jonches, entre le quartier du Petit Quentin à Monéteau et Jonches, le projet va également modifier les conditions sonores dans ce secteur ; toutefois, la voie est éloignée des habitations (200 à 300 m) et des écrans acoustiques sont prévus à ce stade au niveau de l'ouvrage de franchissement, même si réglementairement au vu de l'étude acoustique, aucune protection n'était nécessaire.

L'ensemble des études acoustiques a été mise à la disposition du public en annexe du dossier d'enquête publique.

Une modélisation des niveaux sonores futurs a été réalisée sur le site afin de déterminer l'impact acoustique du projet. Deux horizons ont été étudiés : situation future 2020 (mise en service) et situation de long terme 2040. L'impact du barreau de liaison seul est calculé afin de vérifier qu'il respecte les objectifs réglementaires qui vise *a minima* à ne pas dépasser les niveaux sonores initiaux, à savoir :

- en zone d'ambiance initialement modérée : 60 dB(A) le jour et de 55 dB(A) la nuit,
- en zone d'ambiance initialement non-modérée : 65 dB(A) le jour et de 60 dB(A) la nuit.

En situation de référence sans projet, les niveaux sonores aux abords de la RN77 seraient importants. La suppression du passage à niveau (PN19) permet de restreindre le trafic à la desserte

locale dans la traversée de Jonches. Les habitations se trouvant aux abords de la RN77 dans la traversée de Jonches et du PN19 étaient en zone d'ambiance non modérée ; avec le projet, ces mêmes habitations sont en zone d'ambiance modérée. Pour ces habitations les plus proches de la RN77, le gain lié au report de trafic dû à la suppression du PN19 est compris entre 7 et 16 dB(A).

Au niveau des abords du nouveau barreau de liaison (habitations actuellement situées sur le Quartier du Petit Saint Quentin), les habitations sont actuellement en zone d'ambiance modérée, sans le projet. La création du barreau de liaison induit une augmentation de la contribution sonore routière tout en restant en zone d'ambiance sonore modérée et en respectant les objectifs réglementaires de 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit (mesure sans mise en œuvre de protection acoustique).

Bien que les niveaux sonores absolus restent conformes aux exigences réglementaires, les augmentations prévisibles seront perceptibles pour les riverains du quartier du Petit St-Quentin : selon les habitations, des augmentations pouvant aller jusqu'à 4,5 dB(A) en période nocturne. À noter également pour les bâtiments du Centre de Formation rattachés à l'Université de Bourgogne (bâtiments repérés par les récepteurs T1\_09 et T1\_10), se trouvant au sud du site d'étude, une augmentation de 1 à 2 dB(A) des niveaux sonores en façade de ces bâtiments. Ces dépassements sont dus à l'augmentation du trafic sur la RD84 avec le nouveau barreau. Ils ne conduisent toutefois pas à la création de situation de Points Noirs du Bruit (pour mémoire, un Point Noir du Bruit routier correspond à une situation où la contribution sonore routière dépasse 70 dB(A) en façade la jour et/ou 65 dB(A) la nuit). Un traitement acoustique individuel sera réalisé.

Les mesures prévues dans le projet

- Barreau de liaison RN77/RD84 : les seuils réglementaires sont respectés avec le projet en situation 2020 et 2040.

Toutefois, afin de répondre à l'augmentation des niveaux sonores dues à la circulation sur le barreau créé, au droit de ces habitations les plus proches de l'emprise du projet (notamment quartier du Petit Saint Quentin), des écrans acoustiques seront disposés de part et d'autre sur l'ouvrage de franchissement de la voie ferrée et seront prolongés sur environ 200 m au nord afin de protéger les résidents du quartier de l'avenue Saint Quentin. A titre indicatif, les écrans installés feront 2 m à 2,5 m de haut.

- Centre de formation : S'agissant de bâtiments isolés utilisés en journée, une protection de façade est prévue dans le projet.

À ce stade, les mesures présentées ne sont pas définitives et sont susceptibles d'évoluer en fonction des différentes contraintes (techniques, financiers, administratives,...) lors des études de conception détaillée post-DUP.

Au total, ce sont 519 mètres linéaires d'écrans de protections acoustiques disposés sur les talus et sur l'ouvrage.

Le report d'un trafic entre Auxerre et Monéteau, déleste le hameau de Jonches des nuisances sonores.

#### Commentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête constate que la réponse du maître d'ouvrage reprend les éléments du dossier sans prendre en compte de manière sensible les préoccupations du public.

## **Impact sur les paysages**

### Ce que dit le public

« Le pont qui enjambrera la ligne de chemin de fer s'élèvera mur antibruit inclus, à 6 ou 7 mètres de hauteur, Quelle belle vue pour les riverains »

« Les aménagements prévus ne sont pas satisfaisants pour nous : mur végétal qui ne court pas de bout en bout pour masquer bruit et vue. Qui va nous compenser la différence de la valeur de notre maison aujourd'hui et celle de demain à la vente ? Le cadre de vie n'étant plus celui pour lequel nous avons acheté, nous serons sans doute contraints de déménager. »

### Ce qu'en dit le dossier :

La création du barreau va modifier les perceptions pour les riverains de Jonches situés au nord et les résidents du sud du quartier Saint Quentin. En effet, le barreau est implanté en remblai par rapport au terrain naturel afin de permettre le franchissement de la voie ferrée. Afin de prendre en compte cet impact, les talus seront plantés et une attention particulière sera portée sur l'aménagement paysager afin d'intégrer au mieux cet ouvrage.

### Réponse du maître d'ouvrage :

L'aspect paysager fera l'objet d'une attention particulière notamment en ce qui concerne la végétalisation des talus du barreau routier, et les matériaux utilisés pour les protections phoniques.

### Commentaires de la commission d'enquête :

La réponse est peu précise et ne prend pas véritablement en compte les préoccupations du public.

## **Impact sur la biodiversité**

### Ce que dit le public

« Peu importe les plantes, peu importe les arbres, peu importe la nature... goudronnons, polluons encore plus, détruisons la nature et la planète. Le projet va totalement à l'encontre de ce que l'on veut faire comprendre aux gens. »

### Ce qu'en dit le dossier :

Le site du projet ne se situe dans aucune zone naturelle réglementaire ou d'inventaire (Natura 2000 ou ZNIEFF).

Aucune espèce floristique protégée n'a été observée.

Les habitats ne sont pas des habitats d'intérêt communautaire, à l'exception du Mésobromion partiellement embroussaillé qui peut être assimilé à l'habitat d'intérêt communautaire 6210 « Pelouses sèches semi-naturelles et facies d'emboisement sur calcaires », mais qui n'est pas impactée dans le cadre du projet.

### Réponse du maître d'ouvrage :

Une étude sur le milieu naturel au droit du projet a été menée et des relevés faunistiques et floristiques ont été réalisés afin d'identifier d'éventuels enjeux de biodiversité. L'étude a été mise à la disposition du public en annexe du dossier d'enquête publique.

Les résultats de l'étude montre qu'aucun habitat d'intérêt communautaire n'est impacté par le projet. De plus, les enjeux faunistiques et floristiques sont considérés comme faibles au niveau du territoire du projet. Néanmoins, pour pallier les quelques impacts du projet sur l'écosystème, des

mesures seront prises (défrichage en période favorable pour les oiseaux nicheurs, aménagements paysagers, filet à batraciens pendant la phase chantier, etc.).

Ce projet est également un projet de requalification de l'existant avec la mise à 2 × 2 voies de la RD84. Les choix écartés des variantes 1 et 2 en tracé neuf, auraient été d'autant plus impactant pour la biodiversité.

#### Commentaires de la commission d'enquête :

La commission d'enquête partage l'avis du porteur de projet sur l'absence d'enjeu important en matière de biodiversité.

#### **Prise en compte des zones humides**

##### Ce que dit le public

*« Cette déviation sera construite dans une zone très souvent inondée par des eaux de ruissèlement et par la faible pente du fossé SNCF jusqu'à son exutoire rue de la mouille provoquant des inondations fréquentes chez les riverains il n'est pas prévu de passage d'eau pluviale sous la voie SNCF ni pour cette eau ni pour le vers l'Yonne par un réseau déjà existant sous le CD 84 opération non chiffrée »*

##### Ce qu'en dit le dossier :

Le tracé est localisé en partie dans des périmètres de protection de captage des Boisseaux et de Monéteau. Au droit du champ captant, la nappe est considérée libre et en relation directe avec l'aquifère alluvionnaire.

L'impact du projet sur les cours d'eau et les zones humides ainsi que la compatibilité avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Seine-Normandie en vigueur sera évalué dans le cadre de la réalisation du dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau.

##### Réponse du maître d'ouvrage :

L'impact du projet sur les cours d'eau et les zones humides ainsi que la compatibilité avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Seine-Normandie en vigueur seront évalués dans le cadre de la réalisation ultérieure du dossier de demande d'autorisation environnementale unique.

La rue des Monts d'or permettra d'accéder à la passerelle « Mode actif ». Cependant cette voirie intercepte un cours d'eau le « RU des Caillottes » qui pour l'heure, traverse la rue des Monts d'Or en surface. L'aménagement fera l'objet d'un passage hydraulique permettant d'assurer la viabilité « tous temps » de la rue des Monts d'Or.

Une attention particulière sera portée au moment de réaliser le dossier loi sur l'eau.

#### Commentaires de la commission d'enquête :

Suite à nos constats lors de la visite des lieux et à notre interpellation écrite, le porteur de projet manifeste l'intention de mettre en œuvre une solution qui permette de résoudre le problème de la traversée du ru « des caillottes ». Elle note par ailleurs qu'il renvoie à l'enquête Loi sur l'Eau pour les autres problématiques.

#### **Compatibilité avec les réseaux et équipements existants**

La présence des canalisations de transport de gaz dans l'emprise du projet ainsi que l'avis de GRT Gaz sur le projet amènent le public à s'interroger + canalisation eau potable

Ce qu'en dit le dossier :

Selon le plan des Servitudes d'Utilité Publique, le projet est concerné par une canalisation de transport de gaz et des lignes de transport d'électricité à haute tension (HTA) aériennes.

Ces éléments sont assortis de servitudes à respecter dans le cadre de la réalisation du projet.

Les réseaux souterrains existants sont impactés par le projet au niveau des giratoires. Des dévoiements des réseaux seront nécessaires pour la phase travaux.

Observations du public

« La présence d'une conduite de transport GAZ haute pression sous la zone de chantier interdisant toute construction de part et d'autre de la canalisation aura un cout d'étude et de travaux pour la déplacer »

on non chiffrée »

Opérati

« Le tracé 5 traverserait le champ où il y a des canalisations de gaz à haute pression. »

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage a apporté sa réponse à ce thème dans le mémoire de réponse adressé à la commission d'enquête.

Commentaires de la commission d'enquête :

Le maître d'ouvrage indique que des corrections ont été apportées à la suite d'une réunion qui s'est tenue le 24 avril 2018 avec GRT GAZ. La commission note que l'avis de GRT GAZ qui figure pages 86 et 87 du dossier est daté du 26 juin 2019, qu'il porte de nombreuses interrogations et notamment des doutes sur la compatibilité du projet avec l'existence de ces conduites de gaz. GRT Gaz lui-même considère qu'il ne dispose pas des éléments suffisants pour « juger » de cette compatibilité.

## **Précisions apportées par le maître d'ouvrage dans sa réponse en date du 17 octobre 2019**

### **I - Les études menées par le Maître d'ouvrage.**

Le projet a fait l'objet d'une concertation publique au titre de l'article L.103-2 du Code de l'urbanisme, qui s'est déroulée du 15 mars 2018 au 15 avril 2018, des réunions de présentation ont eu lieu. L'objectif était de présenter le projet aux riverains et de recueillir leurs avis et leurs remarques dans le but d'enrichir le projet. Ces remarques ont permis de mettre en évidence le choix des tracés 1 et 2 étudiés en 2009.

Le bilan de la concertation a été mis à la disposition du public dans le dossier d'enquête publique (p. 64).

Pour la suite du projet, le maître d'ouvrage a tenu compte de la concertation en :

- Actualisant les études des tracés 1 et 2 : les études ont été menées à l'été 2018 et présentées lors du comité de pilotage technique du 26 octobre 2018 à l'aide d'une analyse multicritères. Les éléments produits ont confirmé en outre que ces scénarios présentaient des coûts sensiblement plus élevés que le tracé 5. Ceci a conduit le comité de pilotage à les écarter et à confirmer la poursuite des études sur la base du tracé 5.
- Relocalisant le franchissement modes doux

- Proposant un réaménagement de la RD84 en voirie urbaine à 2 x 2 voies pour lui permettre de disposer d'une réserve de capacité accrue en tant que tronçon commun à la RD 84 actuelle et à la RN 77.
- Le travail d'amélioration continue du projet par l'écoute des élus locaux s'est poursuivi jusqu'au lancement de l'enquête lors d'une réunion technique le 12/03/2019 (choix entre 2 variantes de requalification RD84) et lors du comité de pilotage du 26/04/2019.

## II- Les conséquences du projet sur le Trafic

L'impact circulatoire du projet a été étudié à deux horizons temporels 2020 et 2040. Les hypothèses de trafic sont présentées p. 23 du dossier d'enquête publique, à disposition du public. Les hypothèses de report de trafic (basées sur les comptages et enquêtes Origine / Destination réalisés en septembre 2016) indiquent que 95 % des flux de la RN77 seront déviés vers la RD84 par la nouvelle infrastructure. Le projet inclut également la fermeture de la voie de shunt entre la RD84 Sud et la RN6 Ouest et des accès à la zone d'activités par le giratoire 3 (RD84/RN6). Les véhicules l'empruntant actuellement pour rejoindre la zone d'activités le feront par le giratoire 1 (RD84/Rue des Isles/Barreau) par la rue des Isles (environ +250 véh/h le matin vers la ZA et autant le soir en sens inverse).

Le projet va modifier les flux sur la section de la RD84 entre la rue des Isles et le giratoire avec la RN6, et celui sur la RN77 dans la traversée de Jonches. En effet, sur cette dernière section, le trafic va fortement diminuer passant de 9 225 véh/jour à 1 100 véh/jour (à l'horizon 2020). Le trafic de transit de la RN77 est capté par le nouveau barreau qui supportera un trafic journalier de l'ordre de 10 200 véh/jour (en 2020). Ce trafic transitera ensuite par la RD84, qui va voir son trafic augmenter, passant de 13 000 véh/jour actuellement à un trafic de l'ordre de 21 000 véh/jour en 2020.

Ces évolutions de trafic vont également avoir des répercussions sur le fonctionnement des carrefours giratoires, créés et existants. L'analyse de ces carrefours donne les conclusions suivantes, étant rappelé qu'une réserve de capacité en entrée de giratoire de 20 % minimum est recherchée :

- Giratoire 1 (RD84/Rue des Isles/Barreau) : La réserve de capacité sur le giratoire est suffisante le matin et le soir aux horizons 2020 et 2040 pour garantir de bonnes conditions de circulation (en intégrant le report du trafic du shunt et des accès à la ZA supprimé sur le giratoire 3). L'axe le plus contraint est la RD84 Nord où la réserve de capacité à l'heure de pointe du matin en 2040 est limitée par les flux en direction de la zone d'activités, mais reste acceptable (22 %).
- Giratoire 2 (RN77/RD84) : Ce carrefour fonctionne sans problème avec de fortes réserves de capacité sur l'ensemble des branches.
- Giratoire 3 (RD84/RN6) : La branche la plus contrainte du giratoire est la RD84. La configuration étudiée (sans shunt et sans accès à ZA depuis le Sud) permet de conserver des conditions de circulation correctes sur cette branche, avec des réserves de capacité en 2020 de 40 % à l'heure de pointe de matin (HPM) et 38 % à l'heure de pointe du soir (HPS), et en 2040 de 26 % à l'HPM et 22 % à l'HPS. L'insertion des véhicules venant de la RD84 sur ce giratoire est facilitée par la fermeture du PN n°19 (qui réduit à presque 0 le trafic arrivant depuis la RN77 Nord) et la fermeture de l'accès Sud de la ZA (qui diminue le trafic gênant à l'HPM – en direction de la N6 Ouest). Sur les autres branches, le trafic s'écoule sans difficulté aux différents horizons étudiés, avec des réserves de capacité supérieures à 35 %.

Plus généralement la suppression des branches d'entrées et de sortie de l'actuelle RN77 et celle de sortie du shunt, améliorent globalement le fonctionnement de ce giratoire. Le trafic RD84 arrivant sur le giratoire sera nettement moins gêné car il n'aura plus à subir la priorité donnée au trafic en provenance de l'actuelle RN77.



Accès à la ZA la Plaine Isles :

L'entrée dans la ZA se fera par le giratoire n°1. Deux sorties sont proposées : l'une depuis le giratoire n°1, l'autre depuis la bretelle d'accès à la RN6. La suppression de l'accès à la ZA par le shunt non aux normes géométriques en vigueur, résulte d'une volonté de normaliser et de sécuriser les mouvements dans ce secteur.

Le temps de parcours :

Pour les habitants de Jonches et ceux de Laborde voulant se rendre à Auxerre, la distance sera augmentée de l'ordre de 3,3 km maximum et le temps de trajet également, de l'ordre de 5 minutes maximum. Il est en de même pour les employés du Parc d'activités la Plaine des Isles qui veulent rejoindre Auxerre. La suppression du shunt va impliquer un détour de l'ordre de 2,5 km, soit un rallongement du temps de parcours de l'ordre de 4 minutes, et de retransiter via la RD84 requalifiée à 2x2 voies pour absorber l'ensemble du nouveau flux (RN77 et accès sud de la zone industrielle).

### **III- Les Modes actifs ou doux**

Le principe du rétablissement du franchissement de la voie ferrée par les modes actifs répond à une politique publique nationale qui vise à favoriser le recours aux modes actifs dans les déplacements. Ce principe a été introduit dans le projet par la décision ministérielle du 29 juin 2012, prévoyant de rétablir une traversée sécurisée de la voie ferrée pour les modes actifs. De plus, en l'espèce, la proposition d'aménagement retenue est issue des échanges lors de la concertation publique de 2018. Le rétablissement des modes actifs est assuré par la création d'un passage supérieur de type passerelle piétonne permettant de traverser la voie ferrée en limitant les risques pour les usagers. Cet aménagement est une opportunité locale de développement de voiries supplémentaires prévues au sens du schéma directeur cyclable de la communauté de l'Auxerrois du 20 janvier 2014.

Comme la RD84 requalifiée, le barreau neuf ne sera pas accessible aux piétons ni aux cyclistes. Ces derniers pourront emprunter la rue du Grand Hémont puis rejoindre la piste cyclable après avoir longé la RD84 et traversé la ZA Terre du Canada, puis la piste existante le long de l'Yonne. Plus au sud, il sera possible de franchir la voie ferrée par la réalisation de la passerelle modes doux qui sera mise en œuvre, entre la rue des Monts d'Or et l'ancienne RN77

## **5 - QUESTIONS DE LA COMMISSION D' ENQUETE**

### **Question n° 1**

Dans un courrier daté du 25 juin 2019, la Direction des opérations Pôle exploitation Rhône Méditerranée de GRT gaz fait savoir que le tracé du barreau routier et les aménagements de la RN 77 impactent ses ouvrages sur deux points principaux

- au niveau de la traversée du nouveau barreau routier
- au niveau du giratoire RN 77 sud et la rue de la Tour Coulon

Elle fait connaître les contraintes importantes qui s'imposeraient dans le cas de la réalisation des travaux, elle rappelle qu'elle ne détient pas (malgré ses sollicitations préalables) les plans et profils en travers avec report des ouvrages de transport de gaz sur les points impactés et indique qu'en l'état actuel du dossier elle ne peut juger de la compatibilité du projet avec la présence de ses ouvrages. Elle joint à son courrier un plan de situation approximative de ses

ouvrages ainsi que les recommandations techniques applicables aux projets d'aménagement, pièces qui ne figurent pas au dossier.

Quelle est la situation actuelle au regard des réserves importantes émises par GRT Gaz. Des canalisations seront-elles déplacées, le surcout éventuellement engendré est-il compris dans l'enveloppe budgétaire actuelle ?

**Réponse du Maître d'ouvrage :**

La conception du projet prend en compte la présence du réseau GRT Gaz qui est intercepté par le tracé du barreau routier au droit du franchissement de la conduite gaz. Le futur barreau routier présente à cet endroit un profil en remblai d'une hauteur de 6 mètres.

Préalablement à la réalisation du remblai, la mise en place d'une dalle de protection a été prévu et son estimation (250 000€) a été chiffrée et prise en compte.

La conduite de gaz est également interceptée au lieu du raccordement de la rue Tour Coulon. La conduite à cet endroit est enterrée à 1,90 mètre sous le terrain naturel. Le nouveau raccordement en tracé neuf nécessitera des travaux de terrassement entraînant le respect des prescriptions de GRT Gaz, à savoir la mise en place d'une dalle de protection en PEHD, car l'intervention se fait à moins de 1,20 m de la conduite en place.

Le maître d'ouvrage se rapprochera du concessionnaire pour convenir des modalités de réalisation de ces travaux

**Question n° 2**

S'agissant de la sécurisation actuelle du passage à niveau n° 19, les membres de la commission d'enquête s'interrogent sur le délai qui s'écoule entre le déclenchement de la signalisation lumineuse et sonore, l'abaissement de la barrière et l'arrivée du train. Pouvez-vous apporter des éléments de réponse sur ce sujet.

**Réponse du Maître d'ouvrage**

L'arrêté du 18 mars 1991 relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau, fixe une durée de cycle minimum de 20 secondes entre le début du cycle d'annonce et le passage du train le plus rapide pour un passage à niveau automatique.

SNCF a choisi de fixer un minimum de 25 secondes pour les passages à niveau à 2 demi-barrières se décomposant en :

8 secondes d'allumage des feux rouges et de tintement des sonneries,

9 secondes d'abaissement des barrières,

le passage du train le plus rapide intervenant 8 secondes après.

Ce délai est un équilibre entre :

Le temps nécessaire au dégagement des voies par les véhicules en cours de franchissement, à la perception des feux rouges clignotants et des sonneries, le freinage et l'arrêt des véhicules approchant. La signalisation routière avancée et de position d'un passage à niveau prépare les conducteurs à un éventuel arrêt.

L'objectif de réduire l'impact du passage des trains sur la circulation routière, pour ne pas créer de congestion et favoriser la fluidité routière,

Le risque de passage en force ou en contournant les barrières baissées (passage en chicane) par des conducteurs routiers impatientes (une enquête a montré que le temps d'attente réel était surévalué par les conducteurs),

La prise en compte de passage de trains plus lents (marchandises, trains de service...) pour lesquels la durée de fermeture du passage à niveau est augmentée.

Concernant le fonctionnement spécifique du passage à niveau n°19 de Jonches, pour le sens IMPAIR (Laroche Migennes – Auxerre), la distance réelle entre le PN et l'origine de l'annonce est de 1403 m portant le délai d'annonce à 42 s. Pour le Sens PAIR (Auxerre-Laroche Migennes), la distance réelle entre le PN et l'origine de l'annonce est de 1 337 m, le délai d'annonce est dans ce sens de 43 s.

Au passage d'un train, environ 10 s avant l'allumage des feux et le tintement des sonneries, l'information est donnée à l'automate qui gère l'allumage des 2 feux routiers situés sur le carrefour en amont du PN (Côté St Florentin).

Après cette temporisation de 10 secondes environ, allumage des feux routiers (70 battements par minute), déclenchement des sonneries et allumage des feux R1 (de couleur orangée) situés au-dessus des signaux A7 (panneau danger représentant la barrière PN).

Ensuite, il s'écoule un temps de préavis jusqu'au début de descente des ½ barrières, ce temps est compris entre **6 et 8** secondes.

Le temps de fermeture des ½ barrières est compris entre **8 et 10 s**, les sonneries se coupent lorsque les barrières arrivent à environ 8 degrés par rapport à l'horizontal

Le PN est fermé, les feux routiers restent allumés.

Les trains les plus rapides (120 km/h) arrivent entre **12 et 18 s** après la fermeture complète des barrières pour le sens Impair (Migennes vers Auxerre) et entre **13 et 19 s** pour le sens Pair (Auxerre vers Migennes). Pour les trains plus lents, le délai d'attente après fermeture complète des barrières est plus long.

Après passage de la circulation ferroviaire et réarmement du PN, les barrières se relèvent et les feux s'éteignent simultanément, le temps de remontée des ½ barrières est compris entre **8 et 10** secondes.

### **Question n° 3 :**

L'emprise actuelle de la RD84 permettra-t-elle la réalisation d'une route à 2x2 voies sans recourir à des expropriations ?

### **Réponse du Maître d'ouvrage :**

L'emprise actuelle de la RD84 permet la réalisation d'une 2 × 2 voies avec la nécessité d'acquérir la parcelle AB177 pour 480 m<sup>2</sup> environ, appartenant à l'entreprise Easydis. L'acquisition du terrain à l'amiable sera privilégiée. Sans accord sur la transaction, la procédure d'expropriation pourra être engagée.

Des acquisitions de terrains pour réaliser le giratoire n°1 seront nécessaires, pour la partie à l'Est de la RD84, en direction du barreau routier. Une emprise sera aussi nécessaire à la réalisation du bassin de traitement des eaux multi-fonction de la RD84. La démarche sera identique à la précédente pour l'acquisition de ces emprises.

### **Question n° 4 :**

L'élargissement de la RD 84 à 2x2 voies nécessitera-t-il d'empiéter sur les terrains où se trouvent les puits de captage de la Plaine des Isles ?

**Réponse du Maître d'ouvrage :**

Les puits de captage de la plaine des Isles font l'objet d'une DUP avec la définition d'un périmètre immédiat en deux secteurs situés de part et d'autre de la route actuelle.

La requalification de la RD84 en 2 × 2 voies n'empiétera pas sur le périmètre immédiat du captage de la Plaine des Isles. En effet le profil en travers de cette voirie est de 18,1 mètres (*voir PJ profil en travers type de la RD84*). Or l'emprise du domaine routier de la RD84 est de 19 mètres au point le plus contraint, permettant d'accueillir le passage à 2 × 2 voies.

Aucun besoin foncier n'est identifié sur les terrains du captage de la Plaine des Isles.

**Question n° 5 :**

Des informations circulent selon lesquelles la pérennité de la voie ferrée Auxerre-Laroche pourrait être menacée à moyen terme. Quelle remarque pouvez-vous faire sur ce sujet ?

**Réponse du Maître d'ouvrage :**

Au cours des 20 dernières années, la ligne ferroviaire reliant Auxerre à Laroche-Migennes a connu une moyenne annuelle de circulation journalière variant entre 30 et 39 trains. Aujourd'hui cette valeur est stabilisée autour de 35 trains.

La ligne ferroviaire reliant Auxerre à Laroche-Migennes fait aujourd'hui l'objet d'une étude initiée par SNCF Réseau à la demande de la Région Bourgogne Franche-Comté en vue d'une exploitation de la ligne au moyen de trains à hydrogène. Ce projet a été inscrit au CPER Bourgogne Franche-Comté le 25 janvier 2019.

Il dispose d'un calendrier prévisionnel de mise en service à l'horizon 2024.

Par ailleurs, des travaux d'entretien de la ligne sont programmés, notamment d'importants travaux de remplacement de toute la voie (rail, traverses, ballast) sur 25 km de la ligne en 2021.

**5- DOSSIER DES ANNEXES**

Il renferme **huit** documents (Cf. tableau infra) destinés à faciliter la compréhension du présent rapport par un lecteur n'ayant pas le dossier d'enquête publique à sa disposition.

1	Registres d'enquête publique
2	Questions préalables de la CE et réponses du MO
3	Procès-verbal de synthèse
4	Mémoire en réponse du maître d'ouvrage et ses pièces jointes
5	Compte rendu des permanences
6	Courriers adressés à la Direction Départementale des Polices Urbaines de l'Yonne et à la Direction Régionale Bourgogne Franche Comté des Transports ferroviaires et réponses de ces services
7	Demande de report de dépôt du rapport et réponse de M. le Préfet
8	Courriers parvenus à la mairie de Monéteau après la clôture de l'enquête publique

Fait et clos à Magny, le 05 novembre 2019

André Patignier  
Président

Handwritten signature of André Patignier in black ink, featuring a stylized 'A' and 'P'.

Gérard Farré-Ségarra  
Membre

Handwritten signature of Gérard Farré-Ségarra in black ink, with a large loop at the start and the name clearly legible.

José Jacquemain  
Membre

Handwritten signature of José Jacquemain in black ink, consisting of a stylized 'J' and 'Q'.

## 2ème Partie

# CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Dans cette seconde partie, la commission d'enquête émet un avis sur le projet soumis à l'enquête en prenant parti sur celui-ci sans se borner à entériner le point de vue du maître d'ouvrage et du public, mais en donnant les raisons qui ont fondé son avis.

Cet avis s'appuie notamment sur:

- l'opportunité du projet présenté,
- un examen complet et détaillé du dossier mis à l'enquête,
- les conditions de déroulement de l'enquête publique,
- l'analyse des observations du public,
- les réponses apportées par le maître d'ouvrage,
- l'analyse bilancielle du projet.

### 1 – Généralités

#### 1.1 – Rappel de l'objet de l'enquête publique

Il s'agit d'une enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet de suppression du passage à niveau de Jonches, engendrant la création d'un barreau routier par déviation de la RN 77, la requalification de la RD84 et l'aménagement d'une passerelle modes doux sur les territoires communaux d'Auxerre et de Monéteau (89), le tout générant un déclassement et un reclassement de voirie.

L'enquête publique a donc pour objet d'assurer la bonne information du public et de lui permettre de présenter ses observations. Elle conduit la commission d'enquête à formuler un avis motivé à l'autorité compétente, pour lui permettre de prendre sa décision en toute connaissance de cause.

#### 1.2- L'origine du projet

A la suite d'un rapport de juin 2008 concernant les passages à niveau sur Route Nationale classés comme préoccupants devant être supprimés, rapport au titre duquel le PN n° 19 de Jonches a été identifié, une étude préliminaire, prise en charge à parité par l'Etat et Réseau Ferré de France (RFF, prédécesseur de SNCF Réseau) est lancée. L'objectif poursuivi est la suppression du passage à niveau situé sur la commune d'Auxerre, lieu-dit de Jonches (89).

En parallèle des travaux de sécurisation du passage à niveau, les études de cinq tracés sont menées jusqu'à 2012, date à laquelle le comité de pilotage a entériné le choix de la variante n° 5.

Le projet consiste donc en la réalisation d'un barreau routier au Nord du PN n° 19 sur la RN77, permettant le franchissement en toute sécurité de la voie ferrée. Le barreau routier sera raccordé aux routes existantes par la création de deux carrefours giratoires sur la RN77 et la RD84. La concertation a également conduit à intégrer à l'opération la requalification et la mise à 2x2

voies de la RD84, laquelle sera amenée à supporter un volume de trafic plus important qu'actuellement et, par ailleurs, sera déclassée du réseau routier national afin de garantir la continuité entre la RN77 et la RN6.

### 1.3 - Synthèse du déroulement de l'enquête publique

#### S'agissant du dossier d'enquête publique:

Le dossier présenté à l'enquête publique, qui comprend au total 213 pages, a été réalisé pour le compte de la DREAL BFC par le groupe NOX spécialisé en ingénierie et études techniques.

Il est ainsi composé :

#### -Pièce n° 1 :

Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique de 89 pages, format A4.

#### -Pièce n° 2 :

Dossier de cinq annexes pour un total de 124 pages, format A4 :

Annexe 1 : décisions ministérielles

Annexe 2 : décision de l'autorité environnementale d'examen au cas par cas

Annexe 3 : étude trafic

Annexe 4 : étude acoustique

Annexe 5 : note enjeux biodiversité

Ce dossier, d'un volume plutôt réduit en comparaison de ce qui est habituellement soumis à la population lors d'enquêtes publiques, était facilement accessible et aisément compréhensible.

Pendant toute la durée de l'enquête, ce dossier a été mis à disposition du public :

- sur le site Web de la préfecture de l'Yonne ([www.yonne.gouv.fr/rubriquepolitiques.publiques/environnement/declaration d'utilité publique/enquêtes publiques](http://www.yonne.gouv.fr/rubriquepolitiques.publiques/environnement/declaration_d_utilite_publicue/enquetes.publiques)),
- sur le registre dématérialisé à l'adresse suivante ([www.registre-demat.fr/suppression-passage-niveau-19-jonches](http://www.registre-demat.fr/suppression-passage-niveau-19-jonches)),
- dans les mairies d'Auxerre, de Monéteau, de Venoy et dans les mairies annexes des hameaux de Jonches et de Laborde, aux jours et heures d'ouverture au public et lors des permanences de la commission d'enquête,
- en préfecture de l'Yonne à Auxerre sur poste informatique mis à disposition du public les jours ouvrés de 9h à 12h et de 14h à 16h30, sur rendez-vous pris au 03.86.72.78.16 ou 03.86.72.78.14.

Un dossier présentant un projet soumis à enquête publique doit fournir au lecteur toutes données utiles pour appréhender la portée dudit projet et les raisons qui ont conduit à son élaboration.

Dans le cas présent, la commission estime que le but recherché n'a pas été atteint. En effet, le projet consiste à supprimer un passage à niveau accidentogène mais rien dans le dossier ne démontre sa dangerosité et ne convainc le lecteur du risque que ce passage à niveau fait courir à ceux qui l'empruntent. C'est aussi le cas du cheminement doux pour lequel le dossier n'explique absolument pas comment les usagers de cet itinéraire traverseront en sécurité une artère à quatre voies drainant plus de 20.000 véhicules/jour.

#### S'agissant de la légalité de la procédure:

L'enquête publique s'est déroulée durant 31 jours consécutifs du lundi 02 septembre 2019 à 9h00 au mercredi 02 octobre 2019 à 17h00, conformément aux prescriptions de l'arrêté l'organisant et dans le respect des articles R.123-8 du Code de l'environnement et R.122-1 à R.112-19 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Elle a fait l'objet de toutes les

formalités prévues, notamment en termes d'information et de participation du public. La publicité légale a été renforcée par un dispositif de communication mis en place par le porteur de projet.

#### Permanences :

Huit permanences de 3h00 chacune ont été fixées à des jours et à des horaires susceptibles de permettre la participation de la plus grande partie de la population (Article R.123-10 du code de l'environnement).

Elles ont été tenues par un ou plusieurs membres de la commission d'enquête qui ont pris en compte et enregistré les courriers ou documents reçus, soit au siège de l'enquête en mairie de Monéteau, soit dans les communes et hameaux où se tenaient les permanences, mais également les observations verbales recueillies au cours des permanences.

Les comptes rendus des 8 permanences font l'objet du document intitulé « Comptes rendus des permanences de la commission d'enquête » qui est joint en annexe du présent rapport.

La publicité légale, par voie de presse et d'affichage, a été réalisée conformément à l'article R.123-11 du Code de l'environnement et les délais imposés ont été respectés.

#### Parutions de presse :

La publicité légale dans la presse écrite a fait l'objet des parutions ci-après :

- l'Yonne Républicaine le vendredi 12 juillet 2019 et le mercredi 04 septembre 2019,
- La Liberté de l'Yonne le jeudi 11 juillet 2019 et l'Indépendant de l'Yonne le vendredi 06 septembre 2019.

Un erratum paru le mercredi 7 août 2019 a permis de corriger une erreur sans incidence sur la légalité de la procédure et l'information du public.

#### Affichage :

L'arrêté n° PREF-SAPPIE-BE-2019-0311 du 08 juillet 2019 du préfet de l'Yonne prescrivant la mise à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de suppression du passage à niveau de Jonches, commune d'Auxerre, a été adressé pour affichage dans les délais prescrits aux maires d'Auxerre, Monéteau et Venoy et adjoints délégués des mairies annexes de Jonches et Laborde (commune d'Auxerre).

Un avis au public comportant les indications relatives au déroulement de l'enquête a également été adressé aux maires et adjoints délégués ci-dessus désignés pour affichage, quinze jours au moins avant le début de l'enquête et pendant toute sa durée, en tous endroits susceptibles d'attirer l'attention des tiers.

Ce même avis au public a également été publié :

- sur le site Web de la préfecture de l'Yonne ([www.yonne.gouv.fr/rubriquepolitiques/publiques/environnement/declaration d'utilité publique/enquêtes.publiques](http://www.yonne.gouv.fr/rubriquepolitiques/publiques/environnement/declaration_d_utilite_publicque/enquetes.publiques)),
- sur le registre dématérialisé à l'adresse suivante ([www.registre-demat.fr/suppression-passage-niveau-19-jonches](http://www.registre-demat.fr/suppression-passage-niveau-19-jonches)).

Dans les mêmes conditions de délai et de durée, le responsable du projet a procédé à l'affichage du même avis sur les lieux du projet.

Ces affiches, visibles depuis la voie publique, étaient conformes aux prescriptions de l'arrêté du 24 avril 2012 fixant les caractéristiques et dimensions de l'affichage de l'avis d'enquête



publique mentionné à l'article R. 123-11 du code de l'environnement (format A2, 42cm×59,4cm et titre « Avis d'enquête publique » en caractères gras majuscules d'au moins 2 cm de hauteur en caractères noirs sur fond jaune).

Communication du porteur de projet :

Le porteur de projet a mis en place un large dispositif de communication complémentaire ciblant :

- les habitants, riverains des futurs aménagements,
- les usagers du réseau routier au niveau du PN 19,
- les collectivités concernées,
- les employés du Parc d'activités,
- les agriculteurs/exploitants des parcelles situées sur l'emprise du projet.

Ce dispositif s'est traduit par la diffusion de dépliants ou flyers déposés dans les mairies concernées (450), distribués les 2 et 18 septembre 2019 au niveau du passage à niveau (800), dans les boîtes aux lettres des habitants de Jonches, Monéteau et des quartiers Est d'Auxerre (8500).

Un kit de 3 panneaux (Kakemonos) au format 80x200 cm a également été présenté au public dans les halls d'accueil des mairies accueillant les permanences de la commission d'enquête. Ces panneaux reprennent les éléments essentiels du projet et rappellent les possibilités mises à la disposition du public pour exprimer ses observations dans le cadre de l'enquête publique.

La commission d'enquête salue l'effort de communication réalisé par le porteur de projet ainsi que les moyens mis en œuvre. Ces moyens inhabituels ont sans doute contribué à la bonne information du public ainsi qu'à sa bonne participation à l'enquête publique.

#### S'agissant des moyens d'expression offerts au public:

Le public s'est exprimé en utilisant tous les modes d'expression mis à sa disposition avec une préférence pour le registre dématérialisé qui a été consulté à 715 reprises et a enregistré 225 téléchargements de parties du dossier.

Le public s'est également déplacé pour rencontrer les commissaires enquêteurs à l'occasion des permanences. A l'issue des entretiens, il a souvent choisi d'utiliser le registre dématérialisé pour s'exprimer.

Au total, ce sont 221 observations et une pétition qui ont ainsi été recueillies. La procédure d'enquête publique a révélé une forte opposition au projet, tant des municipalités de Monéteau et de Venoy, que d'habitants de Monéteau et du hameau de Laborde.

Toutes les observations formulées par le public ont été traitées par le maître d'ouvrage qui a fourni un mémoire en réponse.

#### 1.4 - S'agissant de la concertation publique

Le projet a fait l'objet d'une concertation publique au titre de l'article L. 103-2 du Code de l'urbanisme. Elle s'est déroulée du 15 mars 2018 au 15 avril 2018 avec des réunions de présentation du projet, 15 mars en mairie annexe de Laborde, hameau de la commune d'Auxerre, et le 20 mars 2018 en mairie de Monéteau.

Le bilan de cette concertation publique figure dans le dossier. Le maître d'ouvrage apporte des réponses aux questions posées par le public.

Dans sa majorité, ce dernier considère qu'il n'a pas été entendu au cours de ces réunions de concertation. Les termes employés sont très durs « *mascarade, on se moque de nous, la présentation des services de l'Etat n'était pas très sincère puisque cette variante n° 2 est passée d'un coût de 19 millions à 33 millions d'euros alors que la variante n° 5 bizarrement ne variait pas, Même pas de registre à la mairie de Laborde lors de la supposée 1<sup>ère</sup> consultation* »

MM les maires de Venoy et Monéteau considèrent également qu'ils n'ont pas été entendus pour ce qui concerne la variante n° 5 retenue. Ils ne comprennent pas non plus les variations de prévision de budget sur la variante n° 2 qui recevait leur préférence.

Les membres de la commission constatent que la concertation publique a bien été respectée dans sa forme. Deux réunions ont eu lieu et le maître d'ouvrage a répondu aux questions du public dans la partie « bilan de la concertation » du dossier. Sur le fond, force est de constater que la solution retenue par le maître d'ouvrage n'est pas celle qui convenait à la majorité des personnes qui se sont exprimées. Les motifs qui consistent à rejeter les variantes 1 et 2 qui ont la faveur du public sont peu explicites et aucunement détaillés.

## 2 - Motivation des conclusions

### 2.1- Au sujet du projet :

- Il s'inscrit dans une politique de traitement de la sécurité des passages à niveau proposée le 26 juin 2008 au Premier ministre par le secrétaire d'État chargé des transports à la suite de l'accident du 2 juin 2008 à d'Allinges (Haute Savoie) entre un TER et un car scolaire ayant tué 7 enfants.

- L'annexe 1 du rapport du 26 juin 2008 répertorie le passage à niveau n° 19 de Jonches comme étant préoccupant.

- Ce même rapport indique que pour ces passages à niveau préoccupants, l'accidentologie, si elle est statistiquement prévisible, reste aléatoire puisqu'en moyenne on y constaterait une collision tous les 20 ans et 1 tué tous les 50 ans.

- A la suite de ce rapport, une étude préliminaire, prise en charge à parité par l'Etat et Réseau Ferré de France, a été lancée en 2009 par la DREAL de Bourgogne avec pour objectif la suppression du passage à niveau de Jonches.

- En parallèle de cette étude portant sur cinq tracés de déviation, des travaux de sécurisation du passage à niveau ont été effectués.

- Le comité de pilotage a retenu le tracé n° 5 reliant la RN 77 à la RD 84, lequel a été soumis à concertation publique du 15 mars 2018 au 15 avril 2018.

- A l'issue de cette concertation, et après études des variantes complémentaires demandées, c'est le tracé 5 dit « variante routière » qui a été retenu.

- Le projet consiste en la réalisation, sur la commune de Monéteau, d'un barreau routier permettant -au moyen de deux giratoires- de relier la RN77, après franchissement par passage supérieur la voie ferrée, à la RD 84 qui sera requalifiée en 2 fois 2 voies pour absorber le trafic

cumulé de la RN 77 et de la RD 84, et de l'aménagement d'une passerelle avec cheminement « mode doux » sur la commune d'Auxerre.

- Le projet est soumis préalablement à sa réalisation, à enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

- Après examen du projet au cas par cas, l'autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) a conclu à l'absence de nécessité d'étude d'impact le 11 mars 2019.

## 2.2 - Au sujet de la dangerosité du passage à niveau

La France compte 15 400 passages à niveau environ. Certains d'entre eux sont considérés comme dangereux et sont inscrits au programme national de sécurisation des passages à niveau. Il s'agit de passages ayant connu plusieurs accidents sur une période de dix ans, ou ayant un trafic routier et ferroviaire élevé. Mise à jour au 4 avril 2019, cette liste comporte 153 passages dangereux, dont deux dans l'Yonne ainsi identifiés :

Département	N° ligne ferroviaire	Section de ligne ferroviaire	N° PN	Type de route
89	753 000	Laroche - Cosne	19	RN
89	753 000	Laroche - Cosne	52	RN

Cette question de la dangerosité du passage à niveau de Jonches est primordiale, car elle est au fondement du projet. Pourtant, dans le dossier, elle est extrêmement peu argumentée :

- Le nombre d'accidents graves mentionnés, au demeurant particulièrement regrettables, reste faible au regard du nombre de véhicules qui ont franchi le passage à niveau sur une période d'une dizaine d'années. Un accident mortel est à déplorer en janvier 2018 (2 tués).

- Aucune information n'est donnée sur les circonstances de ces accidents : mise en cause de l'infrastructure?, erreur humaine?, conduite dangereuse?, conditions climatiques?...

- Aucune statistique ne permet de comparer l'accidentologie de ce passage à niveau à ceux situés sur la ligne Auxerre Laroche-Migennes, ou à d'autres ayant des caractéristiques de fréquentation similaires.

- Aucun argument n'est développé concernant une configuration particulière des lieux ou bien les caractéristiques techniques de l'équipement, anciennes ou répondant à des normes plus actuelles ?

Déplorant ce manque d'information, la commission d'enquête a adressé des questions complémentaires au maître d'ouvrage. Elle a ainsi appris :

- que 35 trains circulent chaque jour sur cette ligne de 20 kms qui compte 16 passages à niveau,

- que la vidéosurveillance, opérationnelle depuis le 06/10/2018, a permis de mettre en évidence le bon fonctionnement des installations du PN19,

- que le seul accident corporel survenu sur ce passage à niveau sur une période de 12 ans, de 2006 à 2017 inclus, est lié à l'arrêt inopiné d'un autocar à la sortie du passage à niveau, dans une position telle qu'il empiétait sur l'emprise ferroviaire,

- que sur la période de janvier 2013 à mai 2018, 10 des 12 accidents matériels recensés ont impliqué un poids lourd.

Concernant le sujet du franchissement illicite du passage à niveau par un nombre non négligeable de conducteurs très imprudents, la commission d'enquête considère que décréter la dangerosité d'une infrastructure à l'aune d'un comportement inadapté des usagers relève d'une

erreur de raisonnement. Pour en juger, il conviendrait d'abord et avant tout d'évaluer la qualité de l'infrastructure et son niveau d'adaptation au contexte. Imaginerait-on de construire des barreaux de déviation sur la RD 606 à chacun des endroits où se sont produits de graves accidents de la circulation ces dernières années ?

S'agissant des infractions, la commission d'enquête a demandé à en connaître l'importance. L'Unité Sécurité Routière de la DDT89 lui a communiqué le document suivant mis à jour au 1/09/2019:

Mise à jour le 01/09/2019

#### INFRACTIONS RELEVÉES PAR LES RADARS DU PASSAGE A NIVEAU DE JONCHES

	2012 (5 mois de fonctionnement)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019 (6 mois)
FE3-89501 sens Auxerre- Troyes	179	653	452	456	450	464	260	115
FE3-89502 sens Troyes- Auxerre	95	471	308	278	259	269	200	80

DDT 89/SHBS/USR  
Unité Sécurité Routière

Ces statistiques montrent que depuis 2018, la situation s'est nettement améliorée, évoluant de plus de 700 infractions annuelles à 460. La tendance est encore à la baisse sur les six premiers mois de 2019. Ceci dit, les infractions dans le sens AUXERRE-TROYES restent plus élevées, ce qui mériterait une analyse approfondie.

La commission d'enquête s'étonne que l'YONNE REPUBLICAINE du 26 juin 2019 ait titré « Chaque mois, 60 conducteurs en moyenne grillent le feu rouge au passage à niveau de JONCHES » et que la communication du porteur de projet reprenne ces mêmes données. Ce chiffre n'est plus d'actualité : en 2018, la moyenne des infractions est de 38 par mois et au premier semestre 2019 de 32.

En conclusion, la commission d'enquête estime :

- d'une part, que le contenu du dossier présenté à l'enquête publique ne convainc pas sur cette question de la dangerosité du passage à niveau n°19,
- et que d'autre part, les informations rendues publiques à ce sujet manquent parfois d'objectivité.

### 2.3 - Au sujet de la sécurisation du passage à niveau

En France, les accidents aux passages à niveau ont provoqué 16 décès en 2018, contre 42 en 2017 et 31 en 2016.

En s'appuyant sur les recommandations du rapport parlementaire consacré à la sécurisation des passages à niveau formulées par Laurence Gayte, députée des Pyrénées Orientales, à qui le Premier ministre avait confié une mission sur le sujet, **la ministre chargée des transports, Elisabeth Borne, a présenté le 3 mai 2019, un plan d'actions visant à améliorer la sécurisation des passages à niveau.**

Le plan d'actions s'articule autour de 4 axes, déclinés en 10 mesures :

1. Renforcer la connaissance des passages à niveau et du risque ;
2. Accentuer la prévention ;
3. Privilégier les mesures simples d'aménagement et de sécurisation des passages à niveau ;
4. Instaurer une gouvernance nationale et locale.

On peut y lire que :

- « Les non-respects de la signalisation routière sont encore trop fréquents et sont la principale cause des accidents aux passages à niveau. 98% des accidents aux passages à niveau sont dus à un non-respect du code de la route. »

- « Trois causes routières principales d'accidentologie aux passages à niveau sont identifiées :

- L'inattention : Cas d'un usager, conducteur ou piéton, qui ne comprend pas ou qui ne fait pas (ou plus) attention au fait qu'il arrive sur un carrefour dangereux, soit en raison d'une trop grande vitesse, soit en raison d'une mauvaise visibilité ou perception des équipements de sécurité.

- L'impossibilité de dégager assez vite : Cas d'un véhicule ou d'un poids lourd bloqué ou de la chute d'un piéton sur le passage à niveau.

- L'infraction caractérisée suite à un comportement inconscient : alors que les barrières se ferment, cas d'un véhicule qui accélère ou passe en chicane ou cas d'un piéton qui passe sous la barrière ou à côté. En 2017, pour 38 radars de vitesse installés sur les passages à niveau, il a été constaté 71 972 infractions et pour 80 radars de franchissement de passages à niveau, il a été constaté 27 468 infractions. »

- « Le Gouvernement entend poursuivre vigoureusement la politique de sécurisation des passages à niveau : les moyens consacrés par l'Etat seront en augmentation de 40% d'ici 2022, passant de 32 M€ en 2018 à 45 M€ en 2022. Cet effort inédit doit s'accompagner d'une approche cherchant la meilleure efficacité des travaux de sécurisation. **L'ensemble des acteurs concernés par la problématique doit être mobilisé dans la mise en œuvre des mesures de sécurisation, qui peuvent revêtir plusieurs formes des mesures autres que la suppression d'un passage à niveau par dénivellation (construction d'un pont ou d'une voie souterraine) doivent être privilégiées, pour une sécurisation plus rapide, efficace et moins coûteuse d'un plus grand nombre de passages à niveau : par exemple par le renforcement de la signalisation et des aménagements routiers simples (mise en place d'îlots centraux par exemple).** »

Lors de la visite des lieux, la première impression de la commission d'enquête a été de constater que ce passage à niveau ne se présente pas différemment des représentations habituelles que l'on peut avoir d'un passage à niveau classique. Les dispositifs de sécurisation mis en place ne sautent pas aux yeux de l'automobiliste qui l'aborde pour la première fois. Les feux et la barrière sont de taille habituelle; ils sont situés extrêmement près de la voie ferrée. Autrement dit, l'existence d'un danger important à l'approche de ce passage à niveau n'est pas vraiment perceptible et il n'est pas certain que le conducteur soit mis en alerte. De plus, la présence des radars de feux n'est pas signalée en amont.

C'est pourquoi la commission d'enquête estime que des mesures plus importantes pourraient être prises pour améliorer la perception du danger. Elle rejoint l'avis du Maire de VENOY qui préconise un marquage au sol voyant, accompagné de la pose de leds, pour matérialiser la permanence du danger. Elle s'interroge sur le délai qui s'écoule entre le déclenchement de la signalisation lumineuse et sonore, l'abaissement de la barrière et l'arrivée du train.

Mais le principal danger tient aussi aux nombreux franchissements illicites enregistrés par les radars. Ici, le cadre de référence n'est plus celui de l'erreur humaine à prévenir mais celui de l'infraction à sanctionner. Le dossier se limite au constat mais ne dit rien de ce qui a été entrepris pour essayer d'éradiquer le problème:

- Des contrôles de police sont-ils réalisés ?
- En un lieu déclaré aussi accidentogène, l'installation d'un radar de vitesse a-t-elle été envisagée ?
- Pourquoi ne pas imaginer un dispositif très différent des fragiles barrières actuelles, interdisant radicalement toute tentative de traversée tardive de la voie à l'approche du train (trappes ou plots mobiles installés dans le sol) ?

Pire, certains aménagements semblent générer un danger. C'est le cas du ralentisseur implanté dans le sens Auxerre - Troyes, après le passage à niveau, qui provoque un fort ralentissement des camions avec des effets de bouchons, surprenant les automobilistes qui peuvent se trouver bloqués sur les voies.

Le positionnement du feu tricolore placé au bas de la rue Neuve venant de Laborde pose aussi problème. En effet, la ligne blanche du stop se trouve devant le feu rouge, ce qui implique que lorsqu'on est arrêté au stop, on ne voit plus le feu qui peut alors passer au rouge et mettre l'automobiliste en infraction s'il poursuit sa route.

En conclusion, compte-tenu de tous les éléments qui ont été portés à sa connaissance à ce jour, la commission d'enquête estime :

- que les aménagements réalisés entre 2008 et 2012 ont amélioré la sécurisation du passage à niveau,
- mais que le problème des infractions au franchissement perdure avec acuité,
- et que des solutions assurément plus efficaces et innovantes pourraient être recherchées et expérimentées, dans une perspective de solutions alternatives au projet de suppression du passage à niveau.

#### 2.4 – S'agissant de l'opportunité du projet

L'ensemble du projet présenté est bâti sur la dangerosité du passage à niveau et par voie de conséquence sur la nécessité de le supprimer. La commission s'est toutefois posée la question de l'opportunité du projet au regard de l'évolution des transports par voie ferrée et en particulier de l'avenir de cette ligne Laroche-Migennes - Auxerre. Elle a interrogé la Direction Régionale de la SNCF Bourgogne Franche-Comté et a reçu deux réponses émanant de services différents (courriers joints en annexe).

M. GRAND Jérôme, directeur territorial SNCF « Réseau » a répondu le 14 octobre 2019 à notre courrier. Il confirme une moyenne annuelle journalière du trafic voyageurs et marchandises sur la période 1999-2019 se stabilisant autour de 35 trains ces dernières années. Il précise que le projet d'électrification de la ligne a été abandonné et que des études sont actuellement menées afin d'étudier et réaliser une installation d'alimentation des trains à hydrogène à Auxerre.

Il indique que des travaux très importants de remplacement de toute la voie sont également programmés sur 23 kilomètres de la ligne en 2021, ce qui enlève toute inquiétude quant à la pérennité de la ligne ferroviaire.

M. CINOTTI Eric, Directeur Régional SNCF, a répondu pour ce qui concerne « l'organisation du transport des voyageurs ». Il indique :

- que le nombre de passagers transportés est de l'ordre de 1800 par jour soit environ 50 par train et que le trafic a enregistré une baisse annuelle de 7% entre 2013 et 2017 avec un impact plus important en 2018 qu'il attribue aux grèves qui ont touché l'entreprise,
- que les gares d'Auxerre et Laroche-Migennes disposent encore de guichets destinés à l'accueil du public,
- qu'en 2015 la desserte a évolué avec 2 A/R ferroviaires qui ont été remplacés par des parcours routiers sur chacune des deux branches (Clamecy-Corbigny d'une part et Avallon d'autre part).

La commission prend acte de ces réponses et note que si la pérennité de la ligne semble assurée, le volume des passagers transportés est quant à lui en diminution régulière et significative. Si la courbe devait continuer à s'infléchir en ce sens, on peut aisément imaginer que cela entraînerait des réactions de la part de la SNCF, ne serait-ce que pour des questions de rentabilité mais peut être également pour tenir compte des observations de la Cour des Comptes qui vient encore de pointer du doigt les coûts exorbitants de certaines lignes TER.

#### 2.5- S'agissant de la pertinence du tracé retenu

La commission d'enquête constate que le choix du tracé fait toujours l'objet de contestations malgré une dizaine d'années d'études menées par différents organismes, malgré une concertation publique au cours de laquelle 52 contributions ont été enregistrées à ce sujet et malgré une décision ministérielle intervenue dès 2012 et un choix réitéré du comité de pilotage en 2018.

Mais elle prend en compte, qu'à ce stade d'avancement du projet, c'est la variante n° 5 dite « routière » qui seule est soumise à la présente enquête publique préalable à la DUP. Par conséquent, elle a bien informé le public que le débat sur le choix du tracé n'est plus d'actualité, et qu'il s'agit désormais d'analyser les avantages et inconvénients d'un projet et d'aménagements précis, tels que décrits dans le dossier.

Ceci dit, elle partage l'avis de ceux qui considèrent que ce nouveau barreau routier n'apporterait qu'une solution partielle à un problème abordé de manière isolée. C'est l'association Yonne Nature Environnement qui a le plus développé ce point de vue. Avec elle, on peut effectivement déplorer qu'une analyse plus globale, plus prospective, des enjeux de circulation sur toute la périphérie d'Auxerre n'ait pas été conduite, en préalable à la recherche de propositions pour supprimer ce passage à niveau.

Plus précisément, on peut affirmer que ce barreau tel qu'il a été imaginé, n'améliorerait pas le flux des véhicules vers le sud d'Auxerre, où se situe le plus important projet de contournement. Dans cette perspective, une vision plus globale, une approche visant un avenir plus lointain, aurait certainement conduit à retenir le tracé n° 1, et donc à faciliter la liaison entre TROYES, toute la région Sud d'Auxerre, et même au-delà la région Centre.

Pour conclure, la commission d'enquête rappelle au lecteur qu'il ne lui appartient pas de formuler un avis sur le choix du tracé qui a été antérieurement retenu. Elle craint cependant que la réalisation de cette courte liaison entre la RN 77 et la RD 84 ne soit pas à la hauteur des enjeux, présents et à venir, relatifs à la circulation routière dans l'agglomération Auxerroise.

## 2.6 - S'agissant de la consommation d'espace et de l'impact sur l'activité agricole

La traversée de terres agricoles est une des principales contraintes de l'aménagement envisagé. Pourtant, le dossier semble l'ignorer.

La commission d'enquête retient d'abord, ainsi que le signale la Chambre d'agriculture de l'Yonne, un défaut de concertation en phase d'études fort regrettable avec les organismes professionnels agricoles. Elle observe également que le dossier, particulièrement lacunaire sur ce thème, ne contient aucune information relative à l'impact réel sur les exploitations agricoles concernées. Il faut se reporter à l'avis défavorable de la Chambre d'Agriculture daté du 14 juin 2019 pour apprendre :

- que les 9,70 hectares de terres concernés sur Monéteau représentent 4,5% de la surface agricole utile de l'entreprise agricole qui les exploite,
- que dans un environnement chargé de gaz polluants dus au trafic routier, il ne sera pas possible de prétendre à certains contrats de production qualitatifs, du type « Cultures Raisonnées Contrôlées »,
- que, sur cette zone de protection des captages de « la Plaine des Isles et des Boisseaux », les exploitations céréalières sont incitées à remettre des surfaces en herbe avec un engagement sur 5 ans, afin de protéger la ressource en eau.

Ces éléments à valeur hautement qualitative méritent absolument d'être pris en compte.

La commission d'enquête attire aussi l'attention sur le fait que dans cette zone déjà très urbanisée, entre zones industrielles, zone commerciale, ville de Monéteau et infrastructures routières, les quelques hectares de terres agricoles existant encore entre Jonches et Monéteau constituent le dernier « espace naturel de respiration visuelle ». Y construire, en plein milieu, une voie routière aussi importante, surélevée, assortie de talus, d'un pont et de murs anti-bruits, condamne de fait cet espace à disparaître et à supporter davantage de pollutions de diverses natures.

En conclusion, la commission d'enquête estime qu'avec une emprise de 15 hectares dont 10 hectares de foncier agricole, l'impact du projet sur l'artificialisation des sols et l'activité agricole est très important à cet endroit. La limitation de la consommation des espaces affectés à l'agriculture est un des enjeux majeurs de tous les projets d'aménagements actuels.

## 2.7 - S'agissant de l'impact du projet sur l'environnement et le cadre de vie

### 2.7.1 Protection des captages d'alimentation en eau potable

Le projet de barreau routier reliant la RN77 à la RD84 est situé dans en grande partie dans les périmètres de protection éloignée et rapprochée du champ captant de Monéteau. Par ailleurs, le tracé de la RD84 qui sera modifié et dont le flux de circulation routière passera de 13000 à près de, selon les prévisions, 20.000 à 25.000 véhicules/jour, se situe pour partie dans le périmètre de protection rapprochée du champ captant des Boisseaux et même en limite du périmètre de protection immédiate du captage de « La Plaine des Isles ». Ce captage n'est plus en service depuis 2016 à cause de diverses pollutions mais il doit cependant rester protégé car il constitue une ressource stratégique au niveau quantitatif pour l'alimentation de l'Auxerrois.

Le risque de pollution des captages d'alimentation en eau potable sera nettement accru par la création du barreau routier et la sur-fréquentation de la RD84.

La commission note que si l'hydrogéologue agréé donne un avis favorable au projet de construction de la déviation routière permettant la suppression du passage à niveau n°19, il



souligne cependant que le tracé proposé se situe dans un secteur de vulnérabilité importante car l'aquifère n'est protégée que par un faible manteau limoneux.

Il souligne également que les travaux prévus (fondations profondes, déblais, remblais) et les assainissements prévus sont susceptibles d'impacter de manière rédhibitoire la qualité des eaux souterraines et compromettre l'alimentation en eau potable de l'agglomération auxerroise. Les arrêtés de DUP de protection des captages sont extrêmement prescriptifs en matière de réalisation de travaux dans les différents périmètres de protection.

Alors que la ressource en eau potable pour la consommation humaine est chaque jour plus préoccupante et que les efforts déployés depuis quelques années dans divers domaines (intrants agricoles, assainissement, etc.) ne produisent pas encore d'effets convaincants, le public est en droit de s'inquiéter des effets potentiels du projet sur les captages des Boisseaux et de la Plaine des Isles. Le vice-président de la communauté d'agglomération de l'Auxerrois chargé de l'environnement et le président de l'association pour la qualité de l'eau de l'Auxerrois s'en émeuvent également. L'entreprise YOPLAIT utilisatrice d'eau de captage pour sa production a aussi exprimé ses craintes.

La commission d'enquête rejoint leurs préoccupations et s'inquiète tout comme eux du risque potentiel généré par le barreau routier sur les captages voisins. Elle a bien noté les propos du maître d'ouvrage : « **Le profil en travers de cette voirie est de 18,1 m. Or, l'emprise du domaine routier de la RD 84 est de 19 m au point le plus contraint...** » Il en résulte que la voirie sera positionnée à 45 cm de la limite des terrains où se trouvent les puits de captage de La Plaine des Isles.

### 2.7.2 Gestion des eaux pluviales et de ruissellement

La commission d'enquête note que des élus avaient demandé à la DREAL que l'étude du tracé 5 intègre un passage de réseau eaux pluviales sous la voie ferrée.... A la lecture du dossier, cette solution n'est pas envisagée.

Des opposants au projet déjà soumis à des inondations de leur propriété du fait de nombreux débordements du fossé situé le long de la ligne de chemin de fer soulignent que le projet aggravera la situation.

L'insuffisance de ce fossé provoquant régulièrement l'inondation des habitations proches a été signalée à la commission d'enquête (Observation n° 217) par monsieur Guy Paris, adjoint au maire d'Auxerre chargé des travaux. Cet élu, qui s'exprime es qualité, précise que « ces inondations et ruissellements récurrents dans le secteur sont absolument à intégrer au projet. »

M.et Mme Desserey précisent que la capacité d'évacuation du fossé ferroviaire est de 5,84 M3/seconde alors que la buse communale se trouvant en aval ne peut absorber que 0,615 M3/seconde. Ils refusent que l'écoulement des eaux pluviales de la nouvelle déviation vienne grossir le débit actuel du fossé SNCF car ils seraient automatiquement inondés.

La commission d'enquête note que le dossier précise en page 20 que :  
 « *Les deux bassins de rétention des eaux pluviales sont localisés en fonction des bassins versants :  
 - un bassin de rétention récupérera les eaux du premier bassin versant implanté à l'Est de la voie ferrée. Il sera implanté à l'angle de la RD84 avec la déviation. Après transition dans le bassin, les eaux seront rejetées à débit limité dans le fossé le long de la voie ferrée.* »

La commission d'enquête considère que l'apport d'eaux du bassin de rétention dans le fossé SNCF amplifiera inévitablement les désordres signalés et augmentera le risque existant. Elle invite le porteur de projet à tenir compte de cette situation préoccupante.

### 2.7.3 Nuisances sonores

La création du barreau routier et la requalification de la RD84 ont pour effet de pratiquement supprimer la pollution sonore dans la traversée du hameau de Jonches, mais de la reporter sur le futur itinéraire.

L'impact sera non négligeable pour les occupants d'une quinzaine de pavillons du quartier du Petit Saint Quentin à Monéteau, même si les seuils d'exposition au bruit répondent aux exigences réglementaires.

Afin de limiter les effets sonores, des écrans acoustiques seront disposés de part et d'autre du barreau routier à hauteur des habitations du Petit Saint Quentin et une protection de façade est prévue pour limiter la perception du bruit depuis le centre de formation (Maison de l'Entreprise) située en bordure de la RD84.

La commission d'enquête reconnaît que le projet apporterait aux habitants de Jonches une meilleure qualité de vie. Elle prend note des dispositions prises pour limiter les impacts sonores des futures infrastructures mais relève que quelle que soit leur efficacité, une frange de la population jusqu'alors en zone d'ambiance modérée sera désormais soumise à une pollution sonore non négligeable.

Elle note que le projet est déclaré compatible avec le Plan Local d'Urbanisme de Monéteau (Page 28 du dossier) et s'interroge sur cette compatibilité avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) dont l'une des 3 grandes orientations est de « Contribuer au maintien de la qualité de vie des Monestésiens ».

Page 47 du dossier d'enquête publique, on peut lire :

*« Au niveau des abords du nouveau barreau de liaison (habitations actuellement situées sur le Quartier du Petit Saint Quentin), les habitations sont actuellement en zone d'ambiance modérée, sans le projet.*

*La création du barreau de liaison induit une augmentation de la contribution sonore routière tout en restant en zone d'ambiance sonore modérée et en respectant les objectifs réglementaires de 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit, sans mise en œuvre de protection acoustique.*

*Bien que les niveaux sonores absolus restent conformes aux exigences réglementaires, les augmentations prévisibles seront perceptibles pour les riverains du quartier du Petit St Quentin : selon les habitations, des augmentations pouvant aller jusqu'à 4,5 dB(A) en période nocturne. »*

Si le projet se concrétise, il y aura bien une modification de la qualité de vie de certains habitants de Monéteau.

Dès lors peut-on, après avoir admis une augmentation de la contribution sonore routière perceptible par les riverains du quartier du Petit Saint Quentin à Monéteau, affirmer que le projet est compatible avec le PLU et plus particulièrement avec l'une des orientations du PADD visant au maintien de la qualité de vie des habitants de Monéteau ?

La commission d'enquête, particulièrement circonspecte à ce sujet, estime que la compatibilité du projet avec le document d'urbanisme de Monéteau n'est pas d'une évidence flagrante.

#### 2.7.4 Impact sur le paysage

Si la création de la passerelle de cheminement doux et la requalification de la RD84 n'impactent pas ou très peu le paysage, la création du barreau routier va considérablement le modifier notamment pour les habitants du quartier Saint Quentin à Monéteau, même si un aménagement paysager est censé favoriser l'intégration de l'ouvrage.

Ce barreau, implanté en remblai par rapport au terrain naturel afin de permettre le franchissement de la voie ferrée, sera un nouvel élément dans le paysage qui va troubler pendant un certain temps les riverains de la rue du Grand Hémont et de l'avenue Saint Quentin habitués à un espace ouvert sur la ville d'Auxerre.

Afin de prendre en compte cet impact le porteur de projet prévoit un aménagement paysager des talus qui seront plantés afin d'intégrer au mieux cet ouvrage dans l'environnement.

Quelles que soient les dispositions prises et la bonne volonté du porteur de projet pour les rendre efficaces, le paysage sera modifié, ce qui constituera indéniablement une pollution visuelle pour les habitants du quartier du petit Saint Quentin à Monéteau habitués à un espace ouvert.

#### 2.7.5 Impact sur la biodiversité

Des études et inventaires ont été conduits sur le milieu naturel au droit du projet afin de déterminer si des enjeux de biodiversité étaient présents sur le site. Elles ont conclu en l'absence d'habitats d'intérêt communautaires, ce qui a amené l'autorité environnementale à ne pas prescrire d'étude d'impact.

La commission qui comprend les inquiétudes ressenties par les personnes s'étant exprimées à ce sujet suggère au maître d'ouvrage d'établir un calendrier des travaux tenant compte des périodes les moins pénalisantes pour la faune locale.

#### 2.7.6 Faune et flore

Seules deux personnes ont exprimé des craintes s'agissant du biotope

La commission note que le site du projet ne se situe dans aucune zone naturelle réglementaire ou d'inventaire (Natura 2000 ou ZNIEFF) et qu'aucune espèce floristique protégée n'a été observée sur les lieux concernés.

#### 2.7.7 Zones humides

Des personnes considèrent que le barreau de liaison sera construit dans une zone très souvent inondée par des eaux de ruissellement et par la faible pente du fossé SNCF jusqu'à son exutoire rue de la Mouille, provoquant des inondations fréquentes chez les riverains et qu'il n'est pas prévu de passage d'eau pluviale sous la voie ferrée.

L'agriculteur travaillant les parcelles situées sur le lieu du projet et le maire de Monéteau indiquent formellement que les terrains sur lesquels sont envisagés les travaux sont régulièrement inondés. Pour autant, la commission s'interroge sur l'existence à cet endroit d'une zone humide au sens environnemental, c'est-à-dire riche d'une biodiversité particulière.

Quoiqu'il en soit, l'impact du projet sur les cours d'eau et les zones humides ainsi que la compatibilité avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Seine-

Normandie en vigueur devra être évalué dans le cadre de la réalisation du dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau.

La commission d'enquête note que cette procédure fera suite à la déclaration d'utilité publique du projet si elle est prononcée.

## 2.8 - S'agissant de la compatibilité avec les réseaux et équipements existants

Bien que la variante n° 5 retenue soit selon le dossier, la moins impactante, il s'avère que les réseaux souterrains existants (assainissement, eaux pluviales, gaz, AEP, ENEDIS,) seront concernés durant la phase des travaux et que des dévoiements de ces réseaux seront nécessaires.

La servitude « GRT gaz » en particulier n'apparaît qu'en page 29 du dossier et le tracé des conduites concernées par les servitudes est lisible sur un extrait de carte provenant du PLU de Monéteau.

Dans un courrier daté du 25 juin 2019, la Direction des opérations Pôle Exploitation Rhône Méditerranée de GRT gaz fait savoir à la DREAL Bourgogne Franche Comté que le tracé du barreau routier et les aménagements de la RN 77 impactent ses ouvrages sur deux points principaux

- au niveau de la traversée du nouveau barreau routier,
- au niveau du giratoire RN 77 Sud et la rue de la Tour Coulon.

Elle fait connaître les contraintes importantes qui s'imposeraient dans le cas de la réalisation des travaux ; elle rappelle qu'elle ne détient pas (malgré ses sollicitations préalables) les plans et profils en travers avec report des ouvrages de transport de gaz sur les points impactés et indique qu'en l'état actuel du dossier elle ne peut juger de la compatibilité du projet avec la présence de ses ouvrages. Elle joint à son courrier un plan de situation approximative de ses ouvrages ainsi que les recommandations techniques applicables aux projets d'aménagement. Ces deux pièces ne figurent pas au dossier.

Les membres de la commission d'enquête estiment qu'il subsiste de nombreuses interrogations sur les possibilités de réalisation du projet en l'état actuel du dossier. Une déviation éventuelle des conduites de gaz imposerait un délai d'instruction du dossier de 40 mois et remettrait en cause tout le planning prévisionnel présenté dans le présent projet. Les réserves posées par GRT Gaz ne sont pas levées.

Par ailleurs, la communauté de l'Auxerrois a signalé par courrier « *la présence d'une canalisation d'eau potable (datant de 1955, de diamètre 125 mm) sur le tracé de la déviation entre la RN 77 et la voie ferrée. Cette canalisation constitue l'une des deux alimentations en eau potable de la rive droite de Monéteau* ». Elle fait part de ses craintes sur les risques encourus du fait de sa vétusté.

Le surcoût éventuel des travaux nécessaires à une déviation des conduites, à leur protection ou leur remplacement n'est ni évoqué ni estimé ; toutefois le porteur de projet indique qu'il figure dans l'enveloppe globale.

## 2.9 - S'agissant de la prise en compte des modes de déplacement dits « doux »

La construction d'une passerelle en parallèle du pont de franchissement de la voie ferrée par la RN6 apparaît de prime abord comme une bonne solution en raison de son intégration paysagère et de son implantation sur un terrain appartenant à la commune d'Auxerre. Toutefois la visite des lieux par la commission d'enquête a soulevé deux points qui posent question :

1°) Le cheminement conduisant à la future passerelle par la rue des Monts d'Or emprunte un radier d'écoulement du ru des Caillottes susceptible d'être submergé lorsque ce ruisseau est en eau. Il en résultera une impossibilité de franchissement, ou un franchissement à gué. Cette difficulté n'est absolument pas évoquée dans le dossier soumis à enquête publique alors qu'elle est réelle et qu'elle doit trouver une solution.

2°) Les usagers qui emprunteront la passerelle dans le sens Est-Ouest et qui voudront rejoindre la zone d'activité des « Terres du Canada » ou la rive gauche de l'Yonne devront traverser la RD84 qui sera alors à deux fois deux voies avec un trafic de l'ordre de 20.000 à 25.000 véhicules/jour, hors pics de circulation. Le dossier est totalement muet sur le dispositif à mettre en place et sur l'emplacement choisi, pour permettre aux usagers de l'itinéraire mode doux de traverser la future RN77 en toute sécurité.

Comme d'autres interventions du public, l'observation n°221 signée de six conseillers municipaux d'Auxerre (Elisabeth Gerard-Billebault, Isabelle Joaquina, Virginie Delorme, Michèle Bourhis, Stéphane Azamar Krier, Jean-Pierre Bosquet) signale ce problème : « La prise en compte des piétons, dans la zone du pôle formation, est également insuffisante. Une route avec 25 000 véhicules par jour ne peut pas être traversée par un simple passage piéton. »

La commission s'étonne que ces difficultés majeures concernant l'itinéraire en modes doux n'aient pas été traitées et développées avec toute l'attention nécessaire alors que la proximité de la zone de chalandise d'Auxerre (ZA des Clairions) et de la rivière Yonne constituent des points d'attrait pour piétons et cyclistes.

Elle estime qu'une solution alternative à la passerelle aurait mérité d'être étudiée, comme par exemple le maintien d'un passage pour piétons et cyclistes sur le passage à niveau n°19. A raison de 35 trains/jour, le risque est réduit et cette solution, plus directe pour les usagers que l'emprunt de la rue des Monts d'or, rendrait inutile la reprise du radier du ru des Caillottes, la réalisation d'un cheminement piétonnier, et la construction de la passerelle. Le gain financier en découlant aurait permis d'envisager un ouvrage sécurisé de traversée de l'actuelle RD 84 qui avec 20.000 à 25.000 véhicules/jour prévus drainera un débit équivalent à celui d'une autoroute puisque en 2018 le trafic moyen journalier des autoroutes françaises était de 28.755 véhicules légers et lourds. (Source ASFA).

Au bilan, la commission d'enquête ne peut admettre que rien n'ait été sérieusement pensé pour permettre la traversée sécurisée d'un axe à 2x2 voies par les piétons et cyclistes, d'où qu'ils viennent, et notamment des employés des entreprises de la Plaine des Isles qui vont déjeuner au centre de formation.

Elle craint que la fermeture du passage à niveau crée un danger nettement supérieur à celui représenté par cet ouvrage au cours des décennies passées et appelle l'attention des autorités décisionnaires sur ce point particulier.

## 2.10 - S'agissant des conséquences sur le trafic routier

Le projet va modifier les flux de circulation :

- ils vont fortement diminuer sur la RN77 dans la traversée de Jonches passant de 9.225 à 1.100 véhicules/jour,
- ils vont considérablement augmenter sur la section de la RD84 comprise entre la rue des Isles et le giratoire avec la RN6 puisque cette section qui supporte un trafic journalier de l'ordre de 10.200 véhicules/jour va absorber celui de la RN 77, ce qui va porter son débit à 21.000 véhicules/jour au moins. La commission d'enquête, qui note que le dossier comporte des chiffres

variables sur ce volume de circulation, rappelle que ce trafic est proche de celui de la moyenne des autoroutes françaises !

Le projet inclut, à hauteur du giratoire de Jonches, la fermeture de la voie de shunt entre la RD84 et la RN6 Ouest. Ainsi de nombreux automobilistes circulant dans le sens Monéteau/Auxerre qui empruntent ce shunt pour échapper aux embouteillages du giratoire de Jonches aux heures de pointe ne le pourront plus. Cela augmentera le volume des encombrements déjà connus et qui seront forcément amplifiés par le trafic de la RN77 venant s'y ajouter.

L'accès à la zone d'activités de la Plaine des Isles par le giratoire de Jonches via la rue des Caillottes ne sera plus possible du fait de la suppression de cette bretelle. Cette disposition va obliger les véhicules se rendant habituellement dans la zone industrielle par cet accès à remonter jusqu'au futur giratoire à créer face à la rue des Isles et à emprunter celle-ci pour rejoindre leur destination.

L'entreprise Fruehauf, dont le centre de production est situé avenue Jean Mermoz, entrepose ses remorques finies au n° 6 de la rue de la Plaine des Isles.

Elle a produit des remarques qui méritent attention. (Extraits de l'observation n° 200)

*« Les chauffeurs font 30 navettes par jour entre l'usine et le site de stockage. L'accès par le futur giratoire augmentera le temps de trajet d'environ 3 minutes soit une perte sèche de 90 minutes x2 (1 dans chaque sens), soit 3h par jour juste pour cet aspect. Cela impactera fortement notre réactivité dans la production. Il deviendra compliqué de gérer les aléas de production dépendants des cycles de navettes. 651h par an vont donc devoir être allouées à cette nouvelle difficulté, soit 4 mois de chauffeur minimum ! A l'heure où la compétitivité est à l'œuvre, c'est une épine supplémentaire dans notre botte... »*

*La rue de la Plaine des Isles est déjà saturée du côté où nous devons passer s'il y a cette déviation. La route est bouchée et peu évidente à prendre lorsqu'il y a des P.L. devant MMP, BMV et PICQ. - Nous serons extrêmement dépendant de tout problème entre le rondpoint devant Métro, et notre centre de livraison. Imaginons un accident dans le rondpoint : plus aucun client ne peut venir chez nous. Imaginons un cas plus probable et moins grave : une forte affluence, comme les heures de pointe, vont gêner fortement l'arrivée de nos clients jusqu'à nos portes, puisqu'aucun contournement n'existera.*

*Enfin, la rue de l'Isle et sa jonction avec la rue de la Plaine des Isles devant chez PICQ est régulièrement en mauvais état et refaite à cause du trafic routier. Que penser d'un volume beaucoup plus important sur un carrefour névralgique ? »*

La commission d'enquête prend acte de la prévision de suppression des voies d'accès « Sud » à la zone industrielle de la Plaine des Isles (shunt et bretelle de la rue des Caillottes) mais s'interroge sur la pertinence de cette mesure. Elle admet que le système actuel n'est probablement pas le plus efficient mais elle suggère que ce point soit réétudié en vue de maintenir un accès de la ZI à cet endroit.

La fermeture du PN 19 va transformer l'actuelle RN 77 (rue Robert Rimbert) en impasse. Les habitants de Jonches ne rencontreront pas de difficulté particulière pour rejoindre le giratoire « Est » mais les habitants de Laborde qui n'auront aucun intérêt à passer par Jonches pour rejoindre le barreau emprunteront pour beaucoup la route de la Tour Coulon étroite et sinueuse. Ils pourraient aussi être tentés de rejoindre Auxerre via le hameau d'Egriselles puis par la D24 qui ne présente pas les caractéristiques d'une voie pouvant supporter un trafic important, or le hameau de Laborde compte près de 1300 habitants.

La commission d'enquête note que le dossier n'aborde pas suffisamment la problématique d'un possible déport de trafic par la route de la Tour Coulon qui en l'état actuel (largeur, sinuosité) peut s'avérer dangereuse, notamment en période hivernale, en cas de surcroît de circulation.

Le volume de circulation sur la RD84 lorsqu'elle supportera le trafic prévu générera inévitablement des difficultés d'écoulement aux heures de pointe. Il est ainsi fort probable que les usagers venant de Troyes et de Saint Florentin et se dirigeant vers Monéteau, Appoigny, Gurgy et les villages voisins emprunteront par commodité la rue du Grand Hémont et traverseront la voie ferrée par le passage à niveau n° 18. De nombreuses personnes, et notamment des habitants du quartier du Petit Saint Quentin à Monéteau, le subodorent et craignent un déplacement du risque accidentel du passage à niveau n° 19.

En conclusion, la commission d'enquête estime que faire transiter par l'actuelle RD84, quand bien même sera-t-elle élargie à 2x2 voies, un trafic de l'importance prévue est susceptible de poser problème.

Elle regrette que le projet de déviation de Jonches et de réalisation du barreau routier RN77/RD84 -qui ne résoudra qu'un problème très localisé et de manière peut-être non définitive- souffre d'une absence de planification d'ensemble de la circulation périphérique de l'agglomération auxerroise et notamment de son contournement sud.

#### 2.11 - S'agissant du projet de liaison routière entre le RD 124 et la RN 6

Cette question du projet de barreau reliant la RD 124 à la RN 6 ne fait pas partie du dossier et ne peut donc faire l'objet d'un avis.

Les membres de la commission ont appris à l'occasion des contacts avec le public et des élus

- que cette réalisation serait à la charge de la communauté d'agglomération de l'Auxerrois,
- que cet ouvrage n'est qu'à l'état de projet et qu'il serait vraisemblablement soumis à étude d'impact, enquête publique et surtout à la volonté des collectivités locales,
- que le maire d'Auxerre, lors de son entretien avec la commission d'enquête a confirmé verbalement sa volonté de faire aboutir ce projet,
- que le maire de Venoy en fait un préalable à la suppression du passage à niveau.

#### 2.12 - S'agissant du coût et du financement du projet

Le cout des travaux est présenté en page 40 du dossier sous le chapitre intitulé « Appréciation sommaire des dépenses » Il est estimé à 18,5 millions d'euros et financé à 100% par l'Etat via le programme de sécurisation des passages à niveau.

Cette évaluation a provoqué de nombreuses réactions :

- de la part du public qui le qualifie de « gabegie » de finances publiques, d'exorbitant, de gaspillage ....
- d'élus qui par souci du « bon emploi des deniers publics » proposent des solutions alternatives visant à sécuriser plus encore le passage à niveau et qui souhaitent que les dépenses consécutives aux aménagements futurs (modes doux, liaison routière) soient également supportées par l'Etat.

La commission d'enquête s'interroge sur plusieurs aspects du coût et du financement de ce projet :

- L'évaluation des dépenses, même s'il est indiqué qu'elles seront prises en charge par l'Etat, est: « sommaire », comme l'indique à juste titre l'intitulé du chapitre correspondant. La visite sur les lieux a en effet mis en lumière un certain nombre de sujets non traités dans le dossier

mais qui devront impérativement être réalisés dans le cadre de la réalisation du projet. Il s'agit notamment de la suppression du passage à gué dans la rue des Monts d'Or pour permettre l'accès à la future passerelle, de la réalisation d'aménagements entre le débouché de cette passerelle et la future RN 77, d'un franchissement sécurisé pour permettre aux piétons et cyclistes de traverser cette même 2x2 voies. D'autres sujets posent question comme les coûts induits par les franchissements de la conduite de gaz ou ceux consécutifs aux conduites d'alimentation en eau potable.

Le détail de ces travaux ne figure nulle part et aucun élément ne permet aux membres de la commission d'enquête d'en apprécier les montants même si le maître d'ouvrage affirme que ces dépenses sont contenues dans l'enveloppe globale. Quoiqu'il en soit il est fort vraisemblable compte tenu de ces éléments, que la facture finale sera plus élevée.

- La réalisation de ce projet va entraîner de facto des travaux supplémentaires à la charge cette fois des collectivités locales. Il s'agit des aménagements relatifs au prolongement des modes doux et à la réalisation de la liaison routière entre la RD 124 et la RN6. Ces travaux ne font pas partie du projet mais seront néanmoins financés par de l'argent public. Comme le faisait simplement remarquer un habitant de Monéteau « qu'il s'agisse de l'Etat ou d'une collectivité locale, au bout de la chaîne, c'est nous ... »

A une époque où la recherche de solutions pour réaliser des économies est constamment à l'ordre du jour au niveau de l'Etat, des collectivités locales, des entreprises et du citoyen, le coût du projet est en effet très important et paraît disproportionné au regard de l'intérêt qu'il procure, notamment si on le compare aux réalisations que de telles sommes permettraient au niveau des hôpitaux, des infrastructures scolaires ou tout simplement en matière de sécurisation du passage à niveau. L'absence de vision globale avec un véritable schéma de circulation englobant l'éventuelle suppression du passage à niveau, les circulations modes doux dans tout le secteur, le raccordement de la D 124 à la RN 6 et le contournement d'Auxerre, fait craindre, une utilisation dispendieuse des deniers publics.

### 2.13 - S'agissant de la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme existants

Le territoire concerné par le projet est couvert par

- **le Schéma de Cohérence Territoriale du Grand Auxerrois** qui s'étend sur 119 communes et cinq intercommunalités dont Monéteau et Auxerre. Il s'agit d'un document en cours d'élaboration et qui n'est donc pas opposable.

- **le Plan local d'Urbanisme d'Auxerre** révisé et approuvé par délibération en date du 21 juin 2018.

Selon le plan de zonage le projet s'insère en partie en zone UAE, en zone A et en zone UH dans lesquelles les infrastructures ne sont pas interdites et par voie de conséquence autorisées. Le projet est également concerné par plusieurs Orientations d'Aménagement et de Programmation dont notamment l'OAP relative à l'aménagement de l'entrée de ville de la route de Monéteau qui comporte l'aménagement d'espaces paysagers au droit du shunt, (supprimé dans le cadre de cette opération) et la mise en valeur de l'aménagement paysager du giratoire au sud du projet et l'OAP « Circulations douces » qui vise à développer ce mode de déplacement. Un des objectifs décrit est notamment d'encourager les modes de déplacements doux dans les espaces ruraux et de mettre en œuvre des liaisons douces efficaces dans les quartiers et faubourgs.

La réalisation d'une passerelle au bénéfice des piétons et cyclistes contribue indéniablement à la réalisation de l'objectif de l'OAP du PLU d'Auxerre qui consiste à favoriser les modes de déplacement doux dans les espaces ruraux. En revanche, cet objectif comprend également la nécessité de mettre en place des liaisons douces et surtout efficaces dans les quartiers et faubourgs.



Ce dernier point suscite quelques interrogations aux membres de la commission d'enquête. Il n'apparaît pas en effet que le débouché de la passerelle réservée aux piétons et cyclistes sur la future RN 77 qui devra supporter un volume de circulation estimé entre 20.000 et 25.000 véhicules/jour (volume moyen journalier d'une autoroute en France) soit une solution sécurisée qui facilite les circulations en mode doux.

Une autre solution doit être recherchée pour le franchissement de ce nouvel axe à 2x2 voies et des aménagements prolongeant ce mode de circulation sont à imaginer. Pour l'heure, les cyclistes et piétons qui emprunteraient la passerelle se retrouveraient dans le flot de circulation sur des itinéraires non aménagés et donc non sécurisés.

L'incidence positive du projet sur la sécurité routière des usagers mise en exergue page 59 du dossier risque d'être fortement mise à mal par ce dispositif s'il n'est pas complété pour permettre aux usagers de rejoindre soit leur arrêt de bus, soit leur lieu de travail ou encore leur lieu de restauration.

- **le Plan Local d'Urbanisme de Monéteau** approuvé le 21 octobre 2011 et modifié à plusieurs reprises. Le PADD qui accompagne ce document est structuré en trois grandes orientations :

- Asseoir le caractère urbain de Monéteau et conserver l'identité rurale des quartiers de Sougères et Pien,

- Conforter et valoriser la dynamique économique engagée,

- Contribuer au maintien de la qualité de vie des Monestésiens.

Le projet se situe en zone Anc (agricole) et en zone N (Naturelle). Aucun article du règlement n'interdit la réalisation du projet. Le dossier conclut que à la compatibilité du projet avec le PLU de la commune.

Les membres de la commission estiment que la compatibilité du projet avec l'objectif du PADD du PLU de Monéteau qui est de « contribuer au maintien de la qualité de vie des Monestésiens » est remise en cause. (cf le § relatif aux nuisances sonores ci-dessus)

- **Les Plans de Prévention des Risques Naturels d'Auxerre et Monéteau**

Les territoires concernés par le projet ne sont pas concernés par ces PPRN.

- **Le Plan de Gestion du Risque Inondation et le SDAGE Seine Normandie**

Dans son avis rendu le 21 juin 2019, la DDT mentionne que le dossier ne fait pas la démonstration de la compatibilité du projet avec ces documents et que cela peut constituer une fragilité juridique. Le porteur de projet répond en indiquant que ces compatibilités seront vérifiées dans le cadre de la réalisation du dossier Loi sur l'Eau.

La commission d'enquête prend acte de cette volonté du porteur de projet mais note également que s'il y avait incompatibilité elle serait de nature à remettre en cause la variante n° 5.

#### 2.14 - Classement et déclassement des voies concernées par le projet

En cas de réalisation du projet, la procédure de classement et de déclassement des voies concernées s'imposera de facto.

La RN 77 dans la traversée de Jonches sera à déclasser du réseau national pour être reclassée pour partie dans le domaine communal d'Auxerre et de Monéteau.

La RD 84 sera à déclasser du domaine départemental pour être reclassée dans le réseau national.

Ces classements et déclassements sont consubstantiels à la réalisation du barreau routier et à la requalification de la voirie de la RD84. Par conséquent l'avis de la commission d'enquête quant au projet détermine son avis quant à la domanialité des voies concernées.

### 3- Analyse bilancielle

L'analyse bilancielle répond à une obligation légale dans ce type d'enquête. Les membres de la commission se doivent de répondre aux questions suivantes :

#### 3.1 – Le projet mis à l'enquête présente-t-il concrètement un caractère d'intérêt général ?

L'intérêt majeur du projet consiste à supprimer le passage à niveau n° 19 de Jonches pour éviter que de nouveaux accidents s'y produisent. Toutefois le tracé de substitution proposé, qui va inévitablement provoquer un engorgement de la RD84, même redimensionnée à 2x2 voies, pourrait déplacer le risque sur les axes voisins comme cela est développé ci-avant dans les rubriques « Conséquences sur le trafic routier » et « Déplacements modes doux ». La rue du Grand Hémont et son passage à niveau n° 18 seront sans doute très concernés.

L'intérêt secondaire présenté est de réduire considérablement les nuisances sonores et la pollution subies par les habitants de Jonches. Mais en fait, ces nuisances et pollutions continueront d'impacter les occupants des habitations des Archies situées à proximité du barreau RN77/RD84 et surtout elles seront déplacées pour impacter les habitants du quartier Saint Quentin à Monéteau jusqu'alors préservés.

Compte tenu de ces éléments, la commission d'enquête considère que le projet ne présente pas un caractère d'intérêt général réel et permanent.

#### 3.2 – Les expropriations envisagées sont-elles nécessaires pour atteindre les objectifs visés par le projet mis à l'enquête ? Les atteintes ne sont-elles pas disproportionnées ? Existe-il une solution alternative ?

Compte tenu du tracé du barreau routier retenu, les expropriations envisagées sont inévitables et nécessaires pour atteindre les objectifs visés.

Le dossier soumis à enquête publique -qui ne comporte d'ailleurs aucun plan cadastral- n'évoque pas d'autres expropriations, alors que la RD84 doit passer à 4 voies, ce qui laisse supposer que le porteur de projet détient la maîtrise foncière nécessaire pour procéder à ces travaux.

La commission note que le dossier n'indique pas quelles propriétés privées seront atteintes et qu'il ne propose aucune alternative. Il se limite à fixer l'emprise foncière globale. Par conséquent, la commission est contrainte à n'exprimer que des généralités.

Pour conclure, la commission d'enquête considère que les expropriations envisagées sont limitées à ce qui est nécessaire pour réaliser le barreau RN77/RD84.

#### 3.3 – Le bilan coûts-avantages penche-t-il en faveur de la réalisation du projet ? Le coût financier de l'opération est-il supportable ?

Le coût financier de l'opération serait totalement justifié s'il garantissait l'économie de vies humaines. Or, de nombreuses voix s'élèvent, notamment celles de certains élus, pour en douter, compte tenu des risques potentiels qui seront reportés sur d'autres axes à la fois pour les véhicules mais également pour les piétons.

La commission d'enquête ne dispose pas d'éléments lui permettant d'apprécier si d'autres choix se seraient avérés moins coûteux pour les finances publiques, mais elle constate à la lecture

du dossier et suite aux différentes visites effectuées sur le terrain, que de nombreuses interrogations subsistent sur des travaux complémentaires apparemment nécessaires, ce qui alourdirait de manière sensible l'estimation de 18,5 millions d'euros présentée. (Sera-t-il nécessaire de déplacer les canalisations de gaz ou sinon de modifier le tracé envisagé ? La sécurisation de la traversée de la future RN 77 par les piétons ne peut se faire par un simple passage protégé même avec un terre-plein central. Le début du parcours dit des modes « doux » de circulation est conditionné à un busage de la chaussée pour permettre la circulation des eaux du ru des Caillottes qui submergent actuellement la chaussée lors des crues.)

L'état s'est engagé à financer le projet dans sa totalité et nous pouvons donc estimer à ce sujet que l'opération poursuivie est supportable, mais le projet pourrait générer de manière impérative la réalisation de travaux annexes (barreau d'Egriselles, aménagement circulation modes doux) qui seraient à la charge de la communauté de communes.

La commission d'enquête estime que dans un contexte socioéconomique invitant à la modération de la dépense publique, et au motif de la dangerosité d'un passage à niveau qui n'est pas partagée par tous, il y a matière à s'interroger sur le coût du projet qui déplace un problème plus qu'il ne le règle.

### 3.4 – Le projet présente-t-il des inconvénients d'ordre social ?

La réalisation du projet va de facto créer des inconvénients pour les habitants de Venoy, Laborde et de tous les villages situés au nord-est d'Auxerre, ainsi que pour les usagers de la zone industrielle qui devront effectuer un détour pour se rendre à Auxerre. Afin d'éviter le nouvel axe de contournement certains pourront, comme l'indiquent certaines observations, être tentés d'emprunter d'autres itinéraires sous-dimensionnés pour recevoir ce trafic.

L'augmentation du trafic sur le passage à niveau n° 18 est une autre hypothèse tout à fait envisageable et ce PN pourrait alors présenter un danger non négligeable pour les utilisateurs.

La réalisation du projet pourrait nécessiter la réalisation d'un autre barreau à hauteur d'Egriselles à la charge de la communauté d'agglomération de l'Auxerrois. Certains élus eux-mêmes doutent qu'il soit un jour réalisé compte tenu de son coût et des budgets contraints qu'ils doivent gérer.

La commission d'enquête est sensible aux inquiétudes des habitants du hameau de Laborde qui sont les plus pénalisés par la fermeture du passage à niveau. Elle serait rassurée si le barreau d'Egriselles était réalisé en amont de la fermeture du PN, ce qui est improbable et elle regrette que ce projet soit à la charge des contribuables de l'Auxerrois.

Le barreau routier RN77/RD84 et la requalification de la RD84 à 2x2 voies sont de nature à générer un risque de pollution des captages de la Plaine des Isles et des Boisseaux. (Voir § infra). Une contamination de cette ressource en eau potable pour la consommation humaine serait très problématique tant au niveau environnemental qu'au plan social puisque des milliers d'habitants seraient concernés.

Si un itinéraire « modes doux », via une passerelle située le long de la RN6 est prévu pour faire passer les piétons et cyclistes par dessus la voie ferrée, rien n'a été imaginé pour leur permettre de traverser en toute sécurité la RD84 qui sera alors à 4 voies pour écouler plus de 21.000 véhicules par jour, c'est-à-dire le trafic d'une autoroute.

En conclusion, la commission d'enquête considère que les inconvénients d'ordre social qui résultent du projet, sans être excessifs, n'en sont pas moins préoccupants dans la mesure où ils pèsent au moins autant que les avantages, alors qu'ils devraient être nettement inférieurs pour que la balance avantages/inconvénients penche en faveur du projet.

### 3.5 – Le projet est-il susceptible de porter atteinte à l'environnement? Quelles sont les mesures de compensation envisagées ?

La suppression du passage à niveau n° 19 génère la création d'un barreau routier entre la RN77 et la RD84, laquelle doit être reconfigurée en 2x2 voies pour absorber un volume de circulation de l'ordre de 21.000 à 25.000 véhicules/jour.

Il en découle plusieurs atteintes, ou risques d'atteintes, environnementales.

1°) risque concernant l'alimentation en eau potable de l'agglomération Auxerroise

Le projet de barreau routier est situé en grande partie dans les périmètres de protection éloignée et rapprochée du champ captant de Monéteau. Par ailleurs, le tracé de la RD84 qui sera modifié, se situe pour partie dans le périmètre de protection rapprochée du champ captant des Boisseaux et même en bordure du périmètre de protection immédiate du captage de « La Plaine des Isles ».

Le risque de pollution des captages d'alimentation en eau potable sera ainsi nettement accru par la création du barreau routier et la sur-fréquentation de la RD84.

L'hydrogéologue agréé qui a donné un avis favorable au projet de construction de la déviation routière souligne cependant que le tracé proposé se situe dans un secteur de vulnérabilité importante car l'aquifère n'est protégée que par un faible manteau limoneux.

Il souligne également que les travaux prévus (fondations profondes, déblais, remblais) et les assainissements prévus sont susceptibles d'impacter de manière rédhitoire la qualité des eaux souterraines et compromettre l'alimentation en eau potable de l'agglomération auxerroise.

De nombreuses personnes dont certains responsables, tels le vice-président de la communauté d'agglomération de l'Auxerrois chargé de l'environnement et le président de l'association pour la qualité de l'eau de l'Auxerrois s'inquiètent des risques encourus.

Le risque de pollution des captages sera également amplifié par les eaux de ruissellement de la surface de roulement du barreau routier. Bien que dirigées vers des bacs de rétention, ces eaux peuvent en cas de débordement accidentel des bacs se répandre sur des sols particulièrement vulnérables et polluer la nappe située à très faible profondeur.

2°) risque de pollution visuelle et sonore

La création du barreau routier, implanté en remblai par rapport au terrain naturel afin de permettre le franchissement aérien de la voie ferrée, va considérablement modifier le paysage pour les habitants du quartier Saint Quentin à Monéteau, habitués à un espace ouvert sur la ville d'Auxerre, même si un aménagement paysager des talus est censé favoriser l'intégration de l'ouvrage dans son environnement.

Quelles que soient les dispositions prises et la bonne volonté du porteur de projet pour les rendre efficaces, il est indéniable que le paysage sera modifié.

La création du barreau routier et la requalification de la RD84 ont pour effet de pratiquement supprimer la pollution sonore dans la traversée du hameau de Jonches mais de la reporter en partie sur le futur itinéraire pour impacter les occupants d'une quinzaine de pavillons du quartier du Petit Saint Quentin à Monéteau même si les seuils d'exposition au bruit répondent aux exigences réglementaires.

Afin de limiter les effets sonores, des écrans acoustiques seront disposés de part et d'autre du barreau routier à hauteur des habitations du Petit Saint Quentin et une protection de façade est prévue pour limiter la perception du bruit depuis le centre de formation (Maison de l'Entreprise) situé en bordure de la RD84.

Quoiqu'il en soit, une frange de population jusqu'alors en zone d'ambiance modérée sera désormais soumise à une pollution sonore non négligeable

La commission d'enquête prend acte des mesures de compensations envisagées pour une meilleure insertion paysagère du barreau routier et pour réduire les effets de la pollution sonore. Elle constate cependant que les travaux envisagés auront un impact environnemental négatif dans le domaine visuel et sonore pour les habitants du lotissement du Petit Saint Quentin, et sonore seulement pour les occupants du centre de formation situé en bordure de la RD84.

Elle ne peut écarter de ses préoccupations les risques de pollution des captages de la Plaine des Isles et des Boisseaux même si les dispositions prévues par le porteur de projet sont de nature, à les prévenir au mieux, à en limiter les effets au pire.

Elle comprend le désarroi de monsieur Arnaud Chameroy qui cultive les parcelles susceptibles d'être expropriées alors que cet agriculteur s'était engagé à n'employer aucun nitrate ni pesticide sur ce bassin versant pour protéger les captages voisins. Elle s'associe aux interrogations et aux demandes formulées par le président de l'association pour la qualité de l'eau potable d'Auxerre.

### 3.6 – Le projet est-il compatible avec les documents d'urbanisme existants ?

Le territoire concerné par le projet est couvert par :

- **Le Schéma de Cohérence Territoriale du Grand Auxerrois** qui s'étend sur 119 communes dont Monéteau et Auxerre. Il s'agit d'un document en cours d'élaboration et qui n'est donc pas opposable.

- **Le Plan local d'Urbanisme d'Auxerre** révisé et approuvé par délibération en date du 21 juin 2018

Selon le plan de zonage, le projet s'insère en partie en zone UAE, en zone A et en zone UH dans lesquelles les infrastructures ne sont pas interdites, et par voie de conséquence autorisées. Le projet est également concerné par plusieurs Orientations d'Aménagement et de Programmation dont notamment l'OAP relative à l'aménagement de l'entrée de ville de la route de Monéteau qui comporte l'aménagement d'espaces paysagers au droit du shunt, (supprimé dans le cadre de cette opération) et la mise en valeur de l'aménagement paysager du giratoire au sud du projet et l'OAP « Circulations douces » qui vise à développer ce mode de déplacement. Un des objectifs décrit est notamment d'encourager les modes de déplacements doux dans les espaces ruraux et de mettre en œuvre des liaisons douces efficaces dans les quartiers et faubourgs.

La commission d'enquête note que le projet contribue à la réalisation de l'objectif de l'OAP du PLU d'Auxerre qui consiste à favoriser les modes de déplacements doux dans les espaces ruraux. Cet objectif comprend également la nécessité de mettre en place des liaisons douces et surtout *efficaces* dans les quartiers et faubourgs. Ce dernier point suscite quelques interrogations de la part de la commission d'enquête. Il n'apparaît pas que le débouché de la passerelle réservée aux piétons et cyclistes sur la future RN77 qui devra supporter un volume de circulation estimé à 25 000 véhicules/jour (volume moyen journalier d'une autoroute en France) soit une solution sécurisée qui facilite les circulations en modes doux. Une autre solution doit être recherchée pour le franchissement de ce nouvel axe à 2x2 voies.

- **Le Plan Local d'Urbanisme de Monéteau** approuvé le 21 octobre 2011 et modifié à plusieurs reprises. Le PADD qui accompagne ce document est structuré en trois grandes orientations

- Asseoir le caractère urbain de Monéteau et conserver l'identité rurale des quartiers de Sougères et Pien,

- Conforter et valoriser la dynamique économique engagée,

- Contribuer au maintien de la qualité de vie des Monestésiens.

Le projet se situe en zone Anc (Agricole) et en zone N (Naturelle). Aucun article du règlement n'interdit la réalisation du projet. Le dossier conclut à la compatibilité du projet avec le PLU de la commune.

La commission d'enquête s'interroge néanmoins sur la compatibilité du projet avec le PADD de Monéteau, s'agissant du maintien de la qualité de vie des Monestésiens. Le choix de la variante n° 5 ne va pas dans ce sens, notamment avec l'augmentation du volume de circulation sur la RD 84, les nuisances sonores prévisibles et l'impact sur les paysages occasionné par la présence du barreau et de son mur anti bruit.

- **Les Plans de Prévention des Risques Naturels d'Auxerre et Monéteau**

Les territoires concernés par le projet ne sont pas concernés par ces PPRN

- **Le PGRI et le SDAGE Seine Normandie**

Comme l'indiquent les services de la DDT (p.80) dans leur avis consécutif à l'étude du projet, la compatibilité avec le PGRI et avec le SDAGE Seine Normandie n'est pas démontrée. Le pétitionnaire renvoie cette démonstration au dossier et à l'enquête publique qui sera réalisé dans le cadre de la Loi sur l'eau avant réalisation des travaux. La commission d'enquête en prend acte mais ne peut donc pas se prononcer sur ce sujet, ce qui de son point de vue constitue un point de faiblesse juridique du dossier actuel.

Pour ces différents motifs, la commission d'enquête considère que la compatibilité du projet n'est pas réalisée pour l'ensemble des documents d'urbanisme cités et qu'elle reste à démontrer s'agissant du PGRI et du SDAGE.

### 3.7 – Conclusion générale de l'analyse bilancielle : bilan avantages / inconvénients du projet

#### **Les avantages du projet :**

- Eliminer le risque accidentogène présenté par le passage à niveau n° 19 ;

- Améliorer la qualité de vie des riverains de la RN 77 à Jonches ;

- Engager une réflexion sur le développement des déplacements en modes doux dans le secteur.

#### **Les inconvénients du projet :**

- Risque de report d'une partie de la circulation routière sur des voies secondaires non adaptées à une augmentation de trafic ;

- Apport d'un trafic très élevé sur la RD84 avec probabilité d'engorgement sur les giratoires ;

- Absence de dispositif permettant aux piétons et aux cyclistes de traverser en sécurité la RD 84 (future RN77) en face de la Maison de l'entreprise ;

- Très grande proximité du projet avec les captages en eau potable de la Plaine des Isles et des Boisseaux qui présentent un intérêt majeur pour l'alimentation de la population de l'Auxerrois ;
- Complication des accès et des sorties des zones industrielles de la Plaine des Isles et des Terres du Canada pouvant générer des conséquences économiques pour les entreprises qui y sont implantées ;
- Enclavement des villages et hameaux situés au Nord-est d'Auxerre ;
- Projet à visée prospective insuffisante à la prise en compte des enjeux de circulation de l'ensemble de l'agglomération Auxerroise ;
- Projet susceptible d'entraîner la nécessité d'aménagements complémentaires (en particulier le barreau RD 124- RN6) dont les coûts élevés seraient à la charge des collectivités locales ;
- Rejet du projet par une majorité de la population et par de nombreux élus.

**De ce qui précède, la commission d'enquête conclut que les inconvénients générés par le projet l'emportent nettement sur les avantages.**

#### **4 – Avis**

Vu les conclusions motivées précédemment et étant donné que :

- Le dossier présenté au public contient les documents prévus par la réglementation ;
- Le contenu de ces documents permet une bonne compréhension du projet ;
- L'enquête publique a été organisée dans le respect de la réglementation en vigueur et s'est déroulée sans incident ;
- Le public a pu exprimer librement son avis et faire part de ses observations sur les registres papier et dématérialisés ouverts à cet effet, par courriers adressés au président de la commission d'enquête ou par courrier électronique ;
- Le public a eu connaissance de l'ensemble des avis émis par les services de l'État et joints au dossier ;
- Toutes les observations exprimées ont été présentées au porteur de projet qui y a répondu ;
- Les membres de la commission ont commenté l'ensemble des avis émis par les services consultés ainsi que toutes les observations déposées par le public ;
- Si la suppression du passage à niveau n° 19 à Jonches peut se concevoir sur le plan de la sécurité routière, le tracé retenu et les aménagements qui vont de pair font l'objet de nombreuses contestations et de fortes critiques de la part d'une partie de la population et de nombreux élus ;
- L'analyse bilancielle met en évidence le fait que le projet présente un nombre d'inconvénients nettement supérieur aux avantages ;

La commission d'enquête, à l'unanimité, émet un **AVIS DEFAVORABLE** à la déclaration d'utilité publique concernant la suppression du passage à niveau n° 19 sur le territoire de la commune d'Auxerre (Hameau de Jonches) ainsi que la création d'un barreau routier entraînant le classement ou le déclassement des routes impactées par ce projet.

Fait et clos à Magny le 05 novembre 2019

André Patignier  
Président

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'A. Patignier', written over a horizontal line.

Gérard Farré-Ségarra  
Membre

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'G. Farré-Ségarra', written over a horizontal line.

José Jacquemain  
Membre

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'J. Jacquemain', written over a horizontal line.