



# SUPPRESSION DU PASSAGE A NIVEAU N°19

## COMMUNES D'AUXERRE ET MONETEAU

### Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique

Mai 2019

## SOMMAIRE

<b>1.</b>	<b>OBJET DE L'ENQUETE – INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES .....</b>	<b>3</b>
<b>1.1.</b>	<b>Objet et conditions de l'enquête.....</b>	<b>3</b>
1.1.1.	Objet de l'enquête .....	3
1.1.2.	Conditions de l'enquête .....	4
<b>1.2.</b>	<b>Insertion de l'enquête publique dans la procédure administrative .....</b>	<b>4</b>
1.2.1.	Avant l'enquête .....	4
<b>1.3.</b>	<b>Autres procédures à mettre en œuvre pour la réalisation du projet.....</b>	<b>5</b>
1.3.1.	Réglementation loi sur l'eau .....	5
1.3.2.	Dossier de demande de déplacements d'espèces protégées .....	5
1.3.3.	Procédure de classement/déclassement .....	5
<b>1.4.</b>	<b>Textes généraux régissant le projet.....</b>	<b>5</b>
<b>2.</b>	<b>PLAN DE SITUATION .....</b>	<b>6</b>
<b>3.</b>	<b>NOTICE EXPLICATIVE .....</b>	<b>7</b>
<b>3.1.</b>	<b>Maitre d'ouvrage et gouvernance du projet .....</b>	<b>7</b>
<b>3.2.</b>	<b>Objet de l'opération et contexte de l'étude .....</b>	<b>7</b>
3.2.1.	Cadre général .....	7
3.2.2.	Description de la situation actuelle .....	7
3.2.3.	Historique de l'opération .....	8
3.2.4.	Justification de l'utilité publique .....	9
3.2.5.	Contraintes et enjeux.....	9
<b>3.3.</b>	<b>Analyse des variantes.....</b>	<b>10</b>
3.3.1.	Les études Réseau Ferré de France (RFF – désormais SNCF Réseau) de 2009-2010.....	10
3.3.2.	Les études DREAL depuis 2015.....	11
3.3.3.	Le réexamen des variantes de tracé 1 et 2 de l'étude SYSTRA de 2010 .....	12
3.3.4.	Le réexamen du positionnement du franchissement modes doux .....	17
3.3.5.	La requalification de la RD84.....	18
<b>3.4.</b>	<b>Présentation détaillée du projet .....</b>	<b>19</b>
3.4.1.	Nouveau barreau routier .....	19
3.4.2.	Recalibrage de la RD84 .....	20
3.4.3.	Itinéraire modes doux.....	21
3.4.4.	Suppression du shunt et des accès à la ZA.....	22
3.4.5.	Emprise foncière.....	22
<b>3.5.</b>	<b>Données trafic.....</b>	<b>23</b>
<b>3.6.</b>	<b>Analyse de la compatibilité avec les documents d'urbanisme .....</b>	<b>27</b>
3.6.1.	Schéma de Cohérence Territoriale du Grand Auxerrois .....	27
3.6.2.	Plan Local d'Urbanisme d'Auxerre.....	27
3.6.3.	Plan Local d'Urbanisme de Monéteau.....	28
3.6.4.	Plan de Prévention des Risques Naturels.....	29
<b>4.</b>	<b>PLAN GENERAL DES TRAVAUX.....</b>	<b>30</b>
<b>5.</b>	<b>CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DES OUVRAGES LES PLUS IMPORTANTS .....</b>	<b>33</b>

<b>5.1.</b>	<b>Caractéristiques géométriques .....</b>	<b>33</b>
5.1.1.	Barreau routier .....	33
5.1.2.	Mise à 2x2 voies de la RD84 .....	34
5.1.3.	Caractéristiques des carrefours giratoires .....	34
5.1.4.	Rétablissement des modes doux.....	35
<b>5.2.</b>	<b>Assainissement - Gestion des eaux pluviales .....</b>	<b>35</b>
5.2.1.	Principe de collecte des eaux de surface .....	35
▪	Collecte des eaux des bassins versants extérieurs .....	35
▪	Principe de collecte des eaux de surface du barreau .....	35
▪	Principe de collecte des eaux de surface de la R84 .....	35
5.2.2.	Bassins de rétention .....	36
<b>5.3.</b>	<b>Aménagements paysagers .....</b>	<b>38</b>
<b>5.4.</b>	<b>Exploitation et entretien .....</b>	<b>40</b>
<b>6.</b>	<b>APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES .....</b>	<b>40</b>
<b>7.</b>	<b>ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX .....</b>	<b>41</b>
7.1.	Hydrogéologie.....	41
7.2.	Biodiversité .....	42
7.3.	Déplacements .....	43
7.4.	Acoustique .....	44
7.6.	Agriculture .....	51
7.7.	Paysage .....	52
<b>8.</b>	<b>EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE DU PROJET.....</b>	<b>54</b>
8.1.	Analyse stratégique .....	54
8.2.	Analyse des effets sociaux, environnementaux et économiques .....	56
8.3.	Synthèse .....	60
<b>9.</b>	<b>CLASSEMENT / DECLASSEMENT .....</b>	<b>61</b>
9.1.	Domanialité des voies : état actuel .....	61
9.2.	Domanialité des voies : état futur.....	62
9.3.	Synthèse .....	63
<b>10.</b>	<b>BILAN DES CONCERTATIONS PREALABLES A L'ENQUETE .....</b>	<b>64</b>
10.1.	BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE .....	64
10.2.	BILAN DE LA CONCERTATION INTER-SERVICES .....	77
<b>ANNEXES.....</b>		<b>89</b>

- ANNEXE 1 : DECISIONS MINISTERIELLES
- ANNEXE 2 : DECISION DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
- ANNEXE 3 : ETUDE TRAFIC
- ANNEXE 4 : ETUDE ACOUSTIQUE
- ANNEXE 5 : NOTE ENJEUX BIODIVERSITE

## 1. OBJET DE L'ENQUETE – INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES

### 1.1. Objet et conditions de l'enquête

#### 1.1.1. Objet de l'enquête

Le présent dossier est dressé en vue de la réalisation de l'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, la requalification de la RD84 et l'aménagement d'une passerelle modes doux sur les territoires communaux d'Auxerre et de Monéteau dans le département de l'Yonne. Une décision ministérielle a été prise en 2015 pour lancer cette opération et les procédures qui lui incombent, document en **annexe 1**.

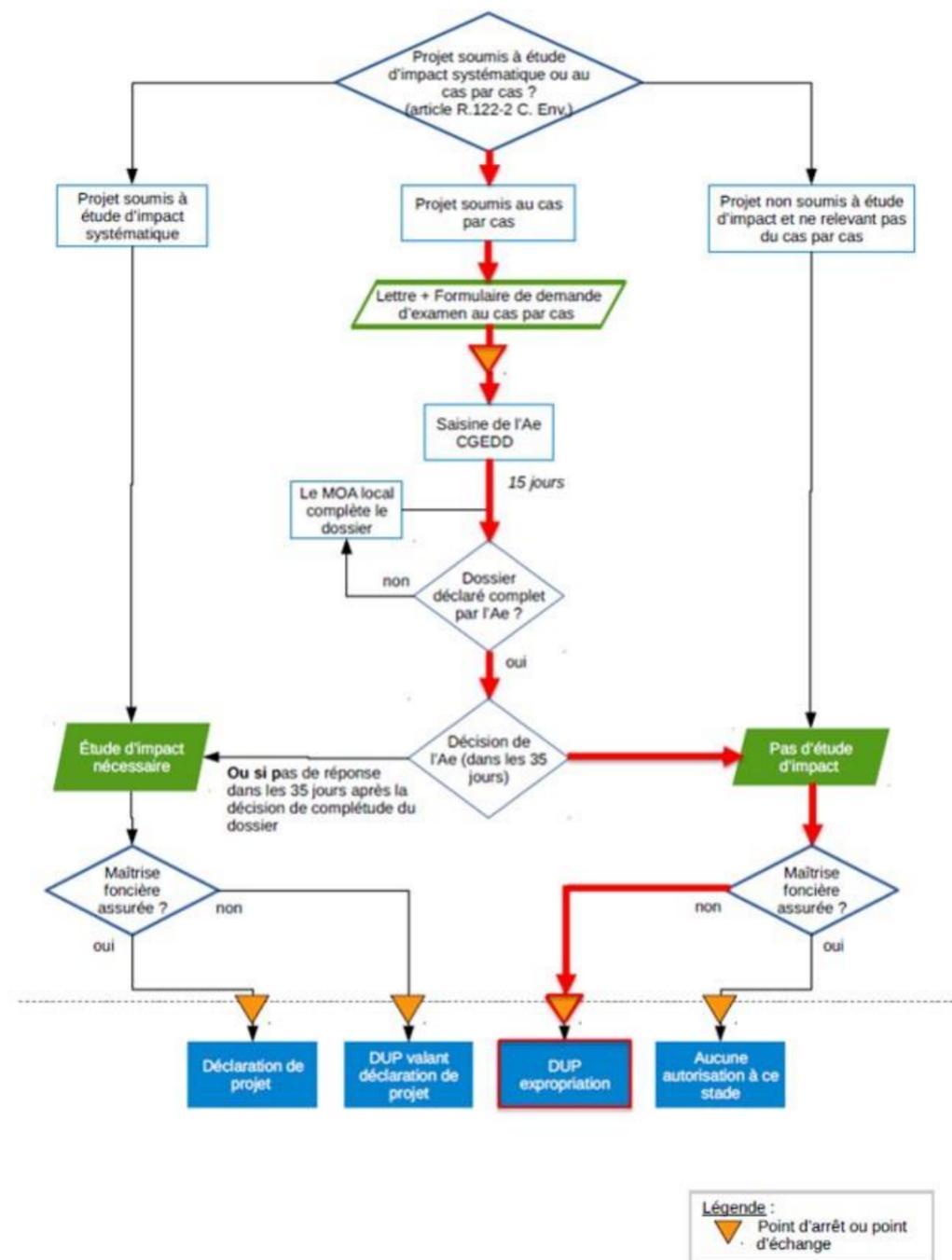
En l'espèce, ce projet relève de l'article R.122-2 du Code de l'environnement, de la rubrique n°6° a) construction de routes classées dans le domaine public de l'Etat, des départements, des communes d'une longueur inférieure à 10 km. En effet, le projet prévoit des aménagements routiers sur un linéaire de l'ordre de 2 km (1100 d'élargissement et 900 m de tracé neuf).

Une demande d'examen au cas par cas a été déposée et a abouti à l'absence de nécessité d'étude d'impact, décision de l'autorité environnementale, le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), en date du 11 mars 2019. L'avis est en **annexe 2** du dossier.

Le projet n'étant pas soumis à étude d'impact et les PLU ne nécessitant pas une mise en compatibilité avec le projet, l'enquête publique est régie par le Code de l'Expropriation (articles L1 et R112-1 et suivants).

Conformément aux articles précités, la présente enquête a pour objet d'informer le public et de recueillir ses appréciations, suggestions et contre-propositions.

Logigramme de la procédure



### 1.1.2. Conditions de l'enquête

Un arrêté préfectoral, pris par le préfet de département prévoit les conditions d'ouverture et de déroulement de l'enquête publique. Il est également chargé de la coordination de son organisation et de la centralisation des résultats. L'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête précise l'objet, la durée et de lieu de l'enquête qui permettra de prendre connaissance du dossier et formuler ses observations sur un registre ouvert à cet effet.

Le préfet qui a pris l'arrêté s'assure de la publication d'un avis d'information de l'ouverture de l'enquête au public, au moins huit jours avant le début de l'enquête. Cet avis est rappelé dans les 8 premiers jours de l'enquête dans deux journaux locaux. Il est également publié par voie d'affichage au moins 8 jours avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci au minimum dans toutes les mairies des communes sur le territoire desquelles se situe le projet. La réalisation de cette dernière mesure de publicité incombe aux maires des communes concernées, en l'occurrence les communes d'Auxerre et Monéteau.

Conformément à l'article R.112-12 du Code de l'expropriation, la durée de l'enquête est de 15 jours minimum.

Pendant le délai d'enquête fixé par arrêté, des observations sur l'utilité publique de l'opération peuvent être consignées, par toute personne intéressée, directement sur les registres d'enquête ou être adressées par écrit, au lieu fixé par cet arrêté, à la commission d'enquête. Il en est de même des observations qui seraient présentées par les chambres d'agriculture, les chambres de commerce et d'industrie et les chambres de métiers et de l'artisanat. Les observations peuvent, si l'arrêté le prévoit, être adressées par voie électronique. Toutes les observations écrites sont annexées au registre.

Indépendamment des dispositions qui précèdent, les observations sur l'utilité publique de l'opération sont également reçues par la commission d'enquête, qu'elle a délégué à cet effet aux lieux, jour et heure annoncés par l'arrêté.

## 1.2. Insertion de l'enquête publique dans la procédure administrative

### 1.2.1. Avant l'enquête

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

Une seconde demande d'examen au cas par cas a été déposée en janvier 2019 suite à l'évolution du projet. L'autorité administrative a confirmé, en mars 2019, l'absence de nécessité d'étude d'impact.

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 en mairie ayant eu lieu les 15 mars (mairie annexe de Laborde, hameau de la commune d'Auxerre) et 20 mars 2018 (mairie de Monéteau). Le bilan de la concertation, arrêté par le préfet le 8 mars 2018, est présenté au chapitre 10.

### 1.2.1.1. À l'issue de l'enquête préalable à la DUP

#### ■ DUP

À l'issue de l'enquête publique, les registres d'enquête seront clos et signés par le maire, le préfet qui a pris l'arrêté ou par le préfet chargé de centraliser les résultats de l'enquête (R112-18 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique).

Il assure la transmission du registre et du dossier d'enquête au président de la commission d'enquête dans les vingt-quatre heures qui suivent la clôture de l'enquête. Ce dernier examinera les observations recueillies et produira un rapport comprenant ses conclusions motivées en précisant si elles sont favorables ou non à l'opération projetée (R.112-19 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique). L'avis est consultatif.

Le préfet adresse une copie du rapport et des conclusions de la commission d'enquête aux mairies où s'est déroulée l'enquête et dans les communes désignées concernées par le projet (R.112-20 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique).

L'utilité publique du projet devra être prononcée par arrêté préfectoral (R121-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique). La déclaration d'utilité publique devra intervenir au plus tard un an après la clôture de l'enquête publique. Elle précise le délai, qui ne pourra excéder 5 ans, pendant lequel l'expropriation devra être réalisée (L121-2 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique). Cette déclaration d'utilité publique sera publiée au recueil des actes administratifs. En cas de contestation, l'arrêté d'utilité publique pourra faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Dijon dans un délai de deux mois à compter de la publication de la déclaration d'utilité publique au dit recueil.

#### ■ Le recours à l'expropriation

Ensuite, le préfet détermine par arrêté de cessibilité la liste des parcelles ou des droits immobiliers à exproprier après une enquête parcellaire menée conformément aux articles R132-1 et suivants du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Cette enquête sera réalisée après l'enquête préalable à la DUP. A l'issue, un arrêté permettra de déclarer cessibles les propriétés dont l'acquisition est nécessaire.

Enfin, le transfert de propriété est prononcé par voie d'ordonnance du juge de l'expropriation.

Après le délai précisé dans l'arrêté de DUP, la déclaration deviendra caduque. En l'absence de changement dans les circonstances de fait ou de droit, le délai peut être prorogé une fois pour une durée au plus égale à celle figurant dans le premier acte, sans nouvelle enquête. Toute autre prorogation ne pourra être prononcée que par décret en Conseil d'Etat.

### **1.3. Autres procédures à mettre en œuvre pour la réalisation du projet**

#### **1.3.1. Réglementation loi sur l'eau**

Le projet fera ultérieurement l'objet d'une procédure au titre de la loi sur l'eau pour la gestion des eaux pluviales.

#### **1.3.2. Dossier de demande de déplacements d'espèces protégées**

À la suite de l'étude des enjeux liés au milieu naturels incluant les inventaires effectués sur site au cours de l'année 2017-2018, aucune procédure de destruction des habitats d'espèces protégées ou de déplacements d'espèces protégées (dossier CNPN) n'est nécessaire.

#### **1.3.3. Procédure de classement/déclassement**

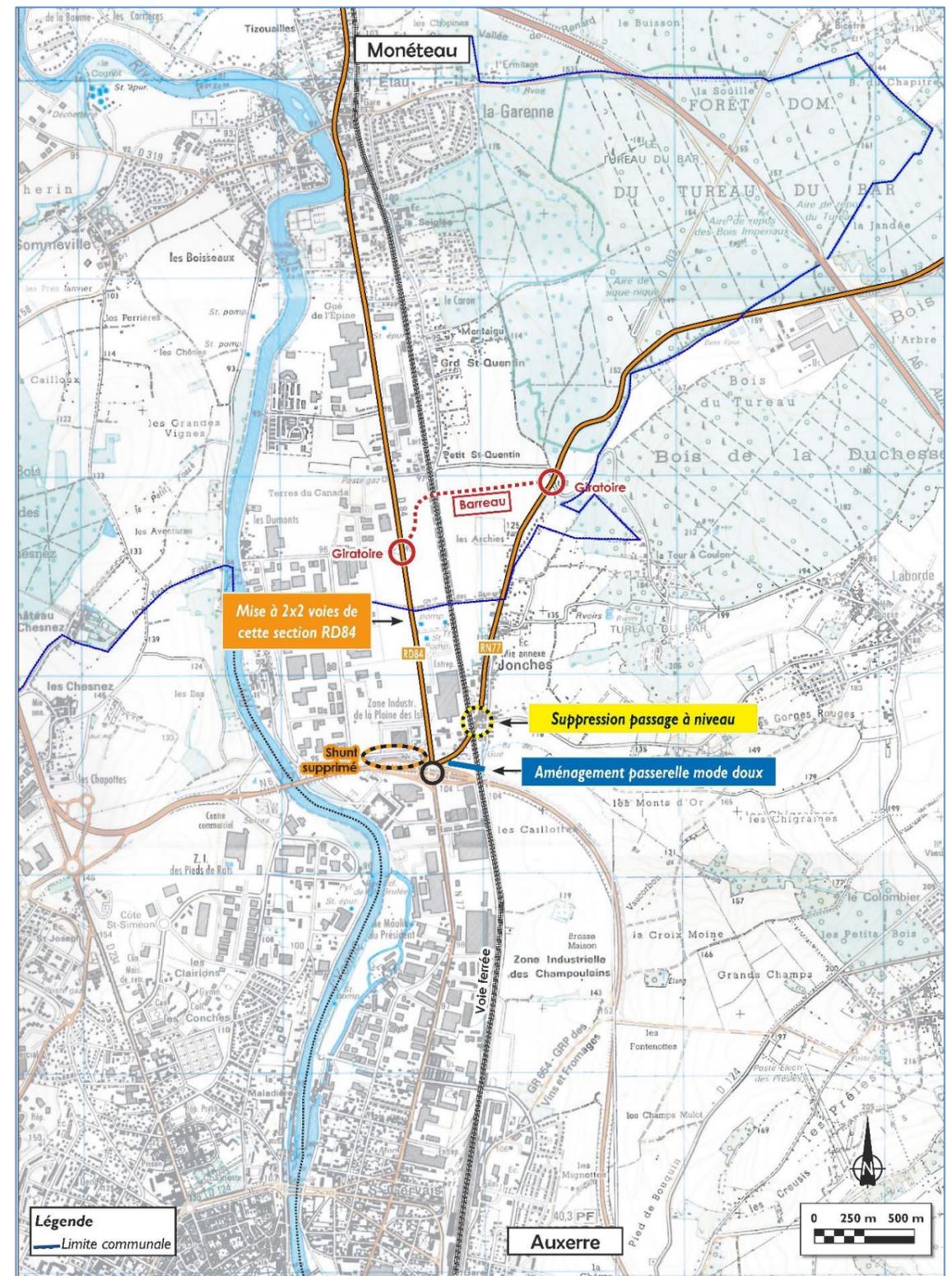
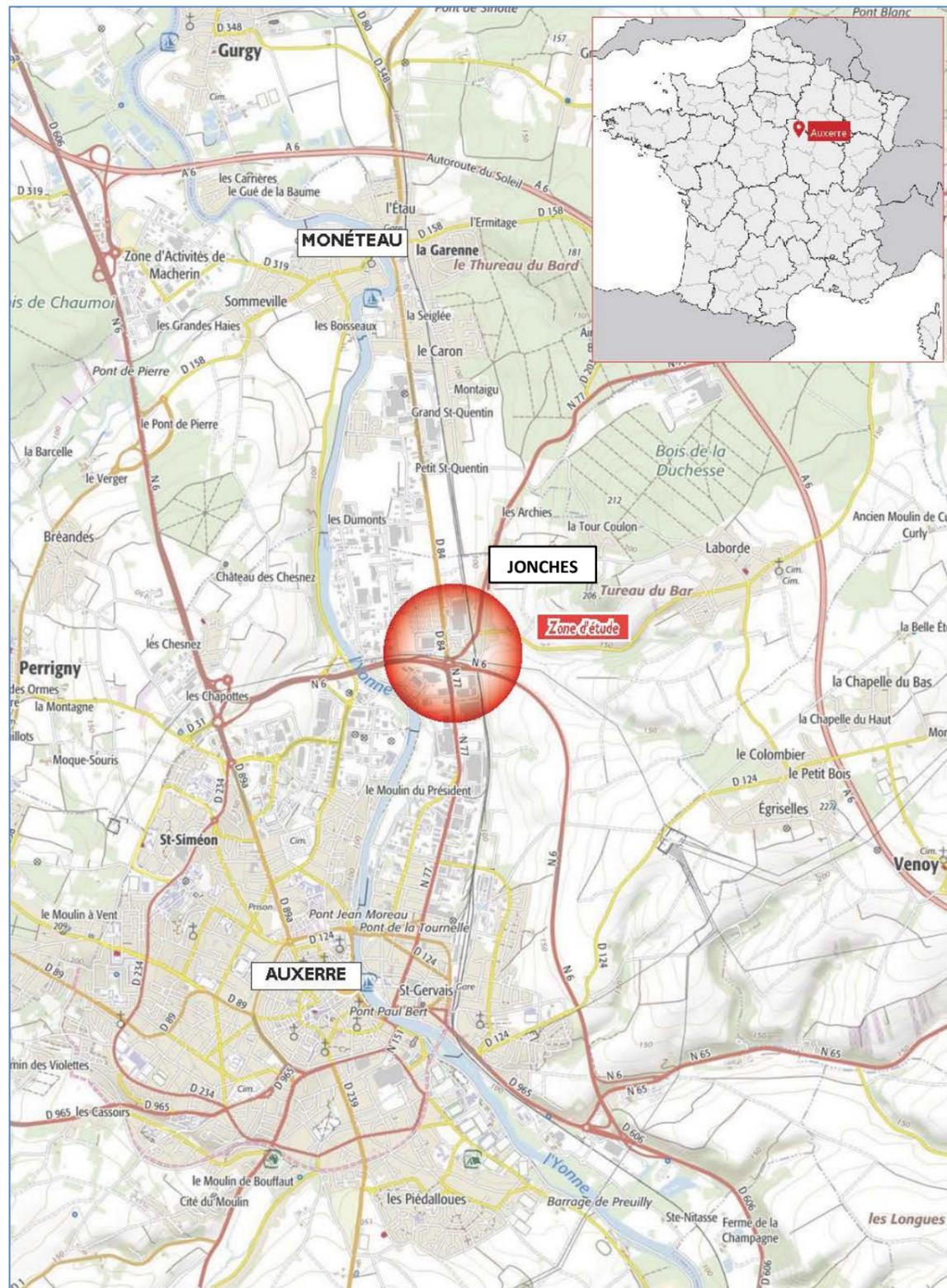
Pour la création d'un nouveau barreau et la suppression du passage à niveau de Jonches sur la RN77, des déclassements et des reclassements des voiries seront nécessaires. Est donc jointe à cette procédure de DUP, une procédure de classement/déclassement des voies. Les éléments sont présentés au chapitre 9.

### **1.4. Textes généraux régissant le projet**

Les codes :

- Code de l'Environnement ;
- Code des Transports ;
- Code de la Route ;
- Code de l'Urbanisme ;
- Code l'Expropriation ;
- Code du Patrimoine ;
- Code Rural et de la Pêche Maritime ;
- Code Forestier ;
- Code de la Santé Publique.

## 2. PLAN DE SITUATION



### 3. NOTICE EXPLICATIVE

#### 3.1. Maître d'ouvrage et gouvernance du projet

Le maître d'ouvrage de cette opération est la 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  
N° de SIRET :13000901200019

Le comité de pilotage (COPIL) de cette opération est composé du Préfet de l'Yonne, du Député de l'Yonne, du Conseil Départemental de l'Yonne, de la Communauté d'agglomération de l'Auxerrois, des mairies d'Auxerre, de Monéteau, de Venoy, de SNCF Réseau, de la Direction Départementale des Territoires de l'Yonne (DDT89), de la Direction Interdépartementale des Routes Centre Est (DIR CE) (exploitant du réseau routier national) et la DREAL BFC.

#### 3.2. Objet de l'opération et contexte de l'étude

##### 3.2.1. Cadre général

Le projet soumis à enquête, s'inscrit sur les territoires communaux d'Auxerre et de Monéteau, dans le département de l'Yonne.

Le projet consiste à supprimer un passage à niveau accidentogène au nord d'Auxerre, situé sur la RN77. Il sera remplacé par la création d'un barreau de déviation entre la RD84 et la RN77 au nord de Jonches, qui 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 pour le franchissement de la voie ferrée.

##### 3.2.2. Description de la situation actuelle

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 véh/jour avec 11% de poids lourds (source : Etude de trafic 2013). Des pics de circulation liés à des mouvements pendulaires domicile-travail vers Auxerre sont enregistrés aux heures de pointe.

Le passage à niveau n° 19 est situé en agglomération, dans la traversée du hameau de Jonches. De part et d'autre de ce PN, la vitesse de la circulation routière est limitée à 30 km/h et à 50 km/h dans la traversée de Jonches.

Dans cette traversée, la chaussée de la RN77 offre une voie de circulation dans chaque sens sur une largeur totale de 7,30 m. Elle est bordée par deux trottoirs de 3,20 m et 2,55 m de large et équipée d'un éclairage public.

Le PN19, situé à Jonches sur le territoire de la commune d'Auxerre dans le département de l'Yonne (89) permet le franchissement de la ligne ferroviaire de Laroche-Migennes à Auxerre Saint-Gervais par la RN77. Il est équipé d'une signalisation automatique lumineuse et sonore complétée par deux demi-barrières. Il est situé au point kilométrique (PK) 171,482 de la ligne ferroviaire, à environ 2 km de la gare d'Auxerre Saint-Gervais.

Selon la fiche signalétique du passage à niveau établie par SNCF Réseau, qui répertorie les principales caractéristiques du PN, son moment de circulation, c'est-à-dire le produit des nombres moyens quotidiens de trains et de véhicules routiers qui y transitent pendant l'ouverture de la ligne ferroviaire, est de 458 500, ce qui témoigne d'un niveau de risque relativement élevé.

Au droit de la RD84, le trafic est de l'ordre de 13000 véh/jour et la vitesse est limitée à 80 km/h.

##### Accidentologie

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 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. SNCF Réseau a, de plus, recensé 17 accidents matériels avec dommage aux barrières entre 2008 et 2017.

Sur les cinq premiers mois de 2018, deux accidents matériels supplémentaires sont survenus et un accident mortel a eu lieu le 14 janvier 2018.

Suite à l'accident de 2010 puis à celui de 2018, des travaux de sécurisation conséquents ont été réalisés.

##### Travaux de sécurisation du passage à niveau

Le comité de pilotage relatif à la sécurisation du PN n° 19, dirigé par la préfecture de l'Yonne, a établi un programme de travaux visant à améliorer la sécurité du PN. Ces travaux ont été mis en œuvre par la Direction interdépartementale des routes Centre-Est, en charge de la gestion de la RN77.

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.

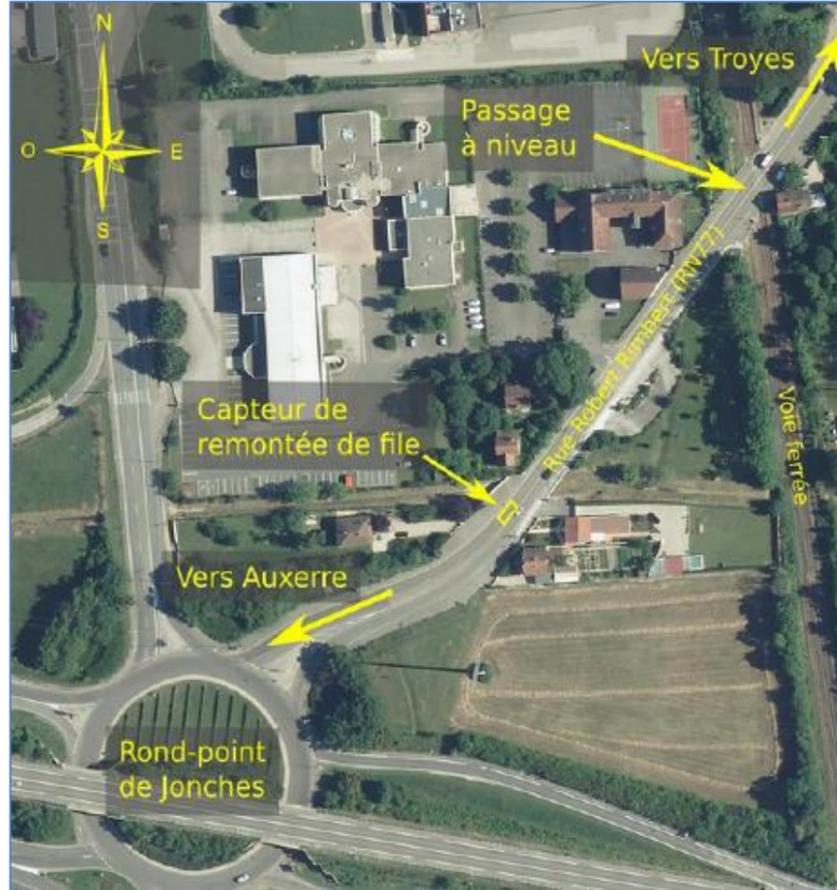
En 2011-2012, plusieurs aménagements ont été réalisés, visant à améliorer la lisibilité du passage à niveau et à éviter la remontée de files d'attente sur son emprise :

- 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.

Malgré ces installations, 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).

Implantation du capteur de remontée de file par rapport au rond-point de Jonches et au passage à niveau



Source : Rapport d'enquête sur la collision entre un TER et un véhicule léger, BEATT, mars 2019

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 ;
- la pose d'un éclairage à diodes clignotantes sur les barrières ;
- l'installation de caméras permettant notamment de vérifier le bon fonctionnement des équipements.

Le PN19 est un passage à niveau de type SAL2, c'est-à-dire à Signalisation Automatique Lumineuse et sonore avec 2 demi-barrières. Au droit du passage à niveau, la vitesse des trains est limitée à 120 km/h. La vitesse sur la RN77 au niveau du passage à niveau est limitée à 30 km/h et à 50 km/h dans la traversée de Jonches.

En 2014, on dénombrait 15 000 passages à niveau en France (source SNCF Réseau). Un programme national de sécurisation, défini par le Ministère chargé des transports, a permis d'identifier les passages à niveau dont la suppression ou l'équipement de sécurisation est prioritaire.

Le PN19 a été intégré à la liste du programme de sécurisation nationale car il est jugé préoccupant du fait de son accidentologie mais également car il se positionne sur l'axe ferroviaire Laroche-Migennes/Auxerre Saint-Gervais dont la vitesse des trains est de 120 km/h à cet endroit. De plus, le trafic sur la RN77 est jugé important.

Bien que des améliorations de sécurisation du passage à niveau aient été effectuées, le constat d'une situation de franchissements illicites réguliers (en moyenne 2 franchissements par jour) souligne la nécessité de sa suppression, afin d'améliorer la sécurité des circulations routière et ferroviaire.

De plus, le projet aura un impact positif pour les riverains de la RN77 de Jonches en supprimant une partie importante du flux journalier, apaisant le quartier et augmentant la sécurité des piétons et cycles au sein de ce secteur. Le projet

aura également une incidence sur le cadre de vie des riverains en diminuant de façon notable la pollution de l'air et les nuisances acoustiques.

### 3.2.3. Historique de l'opération

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).

Réalisée par le bureau d'études Systra à la demande de la DREAL Bourgogne (avant que la fusion des régions ne la transforme en DREAL Bourgogne-Franche-Comté) en 2009, son objet est de procéder à un état des lieux de l'existant, déterminer les contraintes et enjeux du territoire et rechercher des solutions répondant à l'objectif de sécurisation par suppression du PN.

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. (Cf. chapitre 3.3)

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 (cf. chapitre 3.4).

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.

Le projet inclut l'aménagement d'un nouvel itinéraire modes doux via la création d'une passerelle pour les modes actifs permettant de proposer une voie sécurisée pour les usagers, piétons et vélos. Cet itinéraire 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 ; cette liaison modes actifs s'établira depuis la rue Robert Rimbart (actuelle RN77).



Vue sur le passage à niveau depuis la RN77

### 3.2.4. Justification de l'utilité publique

L'objectif principal de cet aménagement 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.

### 3.2.5. Contraintes et enjeux

A cet objectif cible de sécurisation routière et ferroviaire dans ce secteur, s'ajoutent des enjeux dans la 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 actifs.

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

- En termes d'environnement naturel et humain :
  - o 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)
  - o La traversée de terres agricoles
  - o La proximité relative des habitations du hameaux de Jonches et de la commune de Monéteau (enjeux acoustiques et paysagers)
  - o Le report de trafic sur les voiries environnantes.
- En termes techniques :
  - o La présence d'eau (liée aux enjeux environnementaux) qui implique des sujétions de réalisation particulières
  - o 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.

### 3.3. Analyse des variantes

La suppression du passage à niveau de Jonches a fait l'objet de différentes études depuis son identification comme préoccupant dans le rapport de juin 2008 concernant les passages à niveau sur Route Nationale (RN).

Au vu de la configuration du site, la solution de construire un ouvrage en passage supérieur (franchissement de la voie ferrée par la RN77) en lieu et place du passage à niveau n'a pas été retenue. Cette solution impliquait la démolition d'habitations à proximité, la réalisation de forts remblais au droit de la zone et le maintien d'un trafic important au sein de la zone résidentielle de Jonches.

Une solution en passage inférieur (franchissement de la RN77 par la voie ferrée) n'a pas non plus été retenue en raison de la proximité de la nappe phréatique, située à faible profondeur et du maintien d'un trafic au sein de la zone résidentielle de Jonches.

Une déviation de la RN77, permettant d'éviter le passage à niveau est la solution retenue à l'issue des premières études. Plusieurs variantes ont été analysées au cours des études menées et lors de la concertation.

#### 3.3.1. Les études Réseau Ferré de France (RFF – désormais SNCF Réseau) de 2009-2010

Entre 2009 et 2010, différentes études sont menées, sous l'égide de RFF en charge de la maîtrise d'ouvrage du réseau ferroviaire national, afin de déterminer la solution de suppression du passage à niveau qui serait la plus pertinente eu égard aux enjeux et contraintes du site.

5 variantes de tracé routier sont alors envisagées. Elles sont présentées ci-contre et leurs caractéristiques générales décrites ci-après :

- **Variante 1** : contournement Est de Jonches depuis un nouvel échangeur dénivelé à créer sur la RN6, très proche du giratoire dénivelé existant, barreau neuf parallèle à la RN77 et raccordé sur la RN77 au niveau de la rue du Grand Hémond
- **Variante 2** : adaptation de la variante 1 avec un raccordement direct sur le giratoire dénivelé existant de la RN6, reprenant pour partie la branche actuelle de la RN77
- **Variante 3** : barreau neuf de liaison entre RN77 et RD84, sur la RN77 depuis le centre du hameau de Jonches vers la RD84 en limite des périmètres de protection rapprochée des champs captants
- **Variante 4** : avec une philosophie identique à la variante 3, tracé un peu plus Nord, qui se débranche de la RN77 depuis la limite Sud de la commune de Monéteau
- **Variante 5** : nouveau barreau de liaison avec un tracé Nord très direct entre RN77 au niveau de la rue du Grand Hémond et la RD84 au niveau de la rue des Isles.

Pour toutes les variantes présentées, la question du rétablissement des modes doux était traitée selon la même logique de dissociation des franchissements routier et modes doux.

Le développement des études par SYSTRA a écarté les variantes 1 et 2, en raison de leur complexité technique mais aussi de leur coût de réalisation élevé.

Les variantes 3 et 4 ont quant à elles été écartées, notamment puisque proposant une implantation plus urbaine dans Jonches, par nature moins favorable en matière de réaménagement à terme de la RN77 et d'apaisement des circulations dans la commune. Elles présentent par ailleurs également un tracé plus impactant sur le champ captant.

A l'issue de l'analyse des variantes et de la concertation menée, notamment lors des comités de pilotage (COPI) tenus alors, la variante 5 a été proposée pour être développée dans la suite de la conception du projet.

Concernant les modes doux, c'est la solution A de franchissement par une passerelle, en lieu et place du passage à niveau actuel qui a alors été retenue, de préférence à des solutions souterraine (variante B, écartée notamment en raison des problématiques de nappe) ou de report sur le franchissement existant de la rue de la Turgotine situé environ 2km plus au Sud (variante C).

C'est ce programme, combinaison de la variante routière n°5 et d'une passerelle modes doux implantée au niveau du PN 19, qui a été avalisée par la décision ministérielle du 29 juin 2012 (en **annexe 1**).

Variantes initiales



Source : Etude SYSTRA, version 3 de décembre 2010

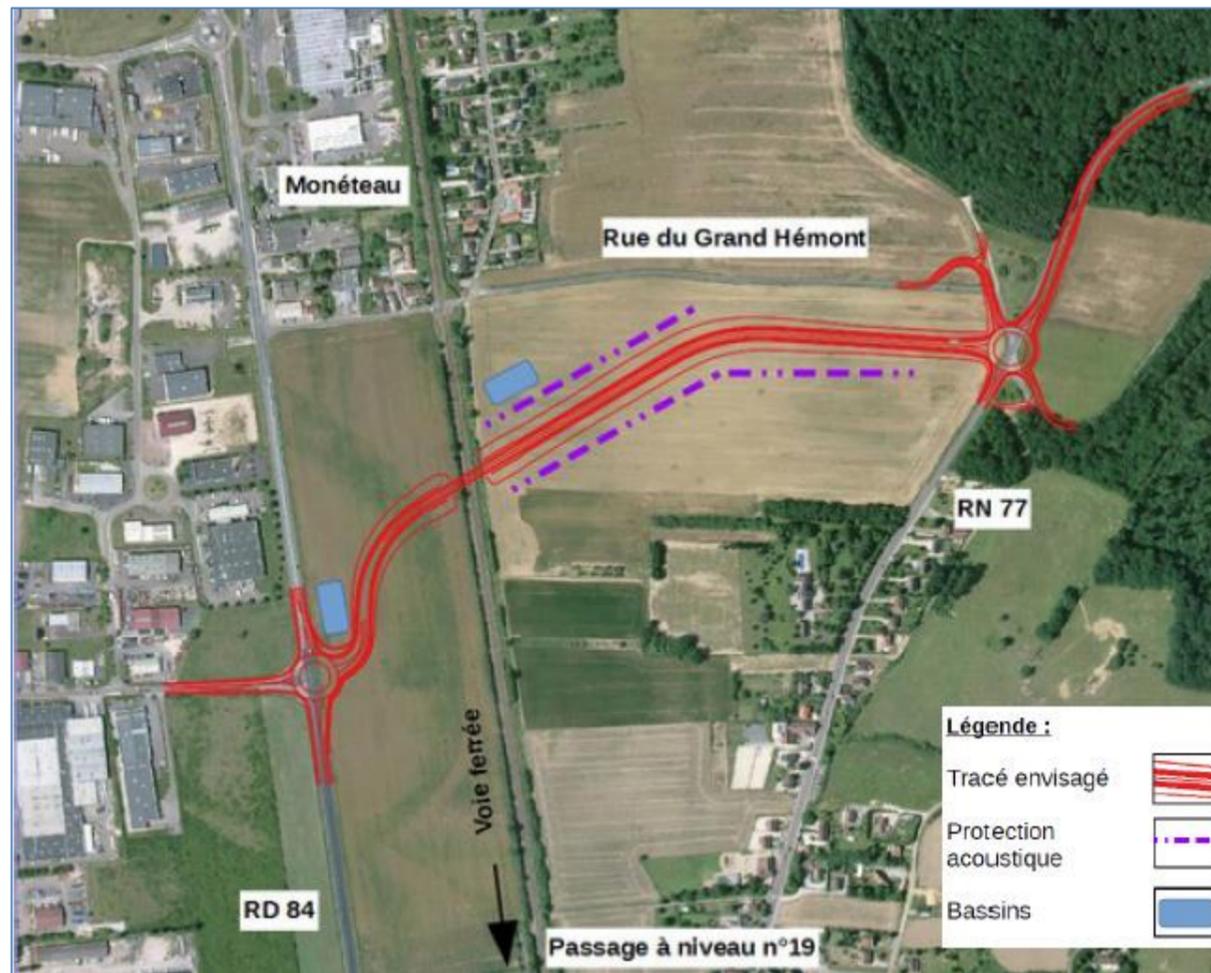
### 3.3.2. Les études DREAL depuis 2015

Sur la base de la commande stratégique et de la décision ministérielle précédemment mentionnée, la DREAL Bourgogne (avant que la fusion des régions ne la transforme en DREAL Bourgogne-Franche Comté), a lancé les études de projet pour la suppression du passage à niveau de Jonches en retenant comme parti d'aménagement la variante routière n°5.

Le développement des études a permis de faire évoluer le projet. Deux nouvelles variantes ont alors été étudiées : l'une se différenciant du tracé initial par la prise en compte d'optimisations techniques (variante 5 "routière"), l'autre ayant une dimension plus urbaine (variante 5 "urbaine") permettant, via la création d'un 3<sup>ème</sup> giratoire intermédiaire, d'envisager également la suppression du passage à niveau n°18 situé environ 1,3 km plus au Nord sur la commune de Monéteau.

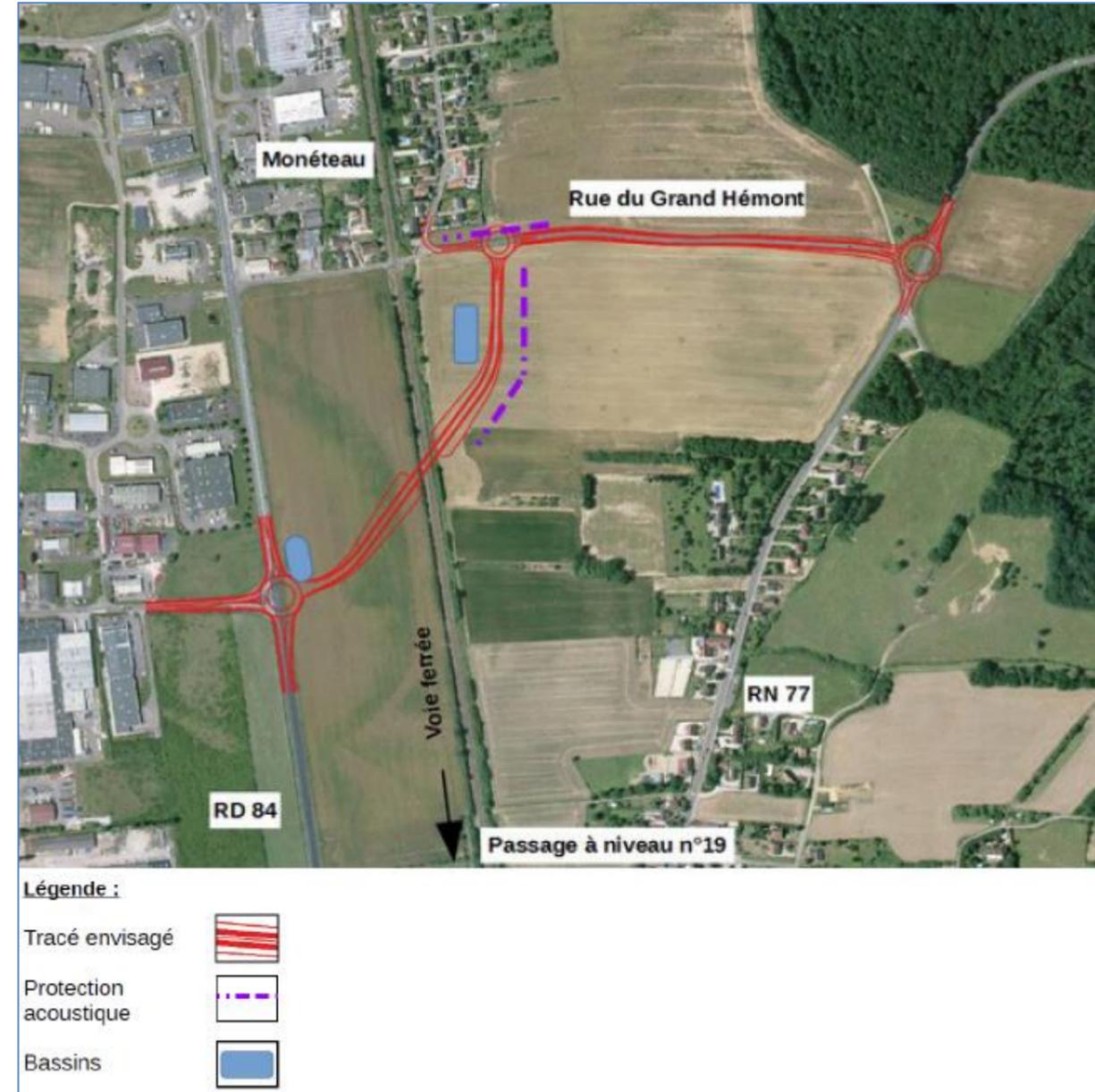
Dans ces deux options, la solution de rétablissement des modes doux par une passerelle localisée au droit du passage à niveau à niveau actuel et tel que définie dans la décision ministérielle de 2012 était conservée.

Variante 5 « routière »



Source : Bilan de la concertation, MENSCOM

Variante 5 « urbaine »



Source : Bilan de la concertation, MENSCOM

Ce sont ces variantes qui ont été présentées à la concertation publique du 15 mars au 15 avril 2018. Les principaux enseignements de la concertation retenus par le maître d'ouvrage sont les suivants :

- L'identification de deux grandes orientations concernant le projet de barreau neuf sous son angle routier :
  - o Ecarter, dans l'hypothèse du tracé 5, la variante dite urbaine au profit de la solution plus routière, notamment en raison de nuisances jugées trop importantes pour les habitations riveraines ;
  - o Remettre à l'étude les variantes 1 et 2 de l'étude SYSTRA afin de les comparer à la variante 5 sur des bases homogènes.
- l'étude de la demande d'une relocalisation du franchissement modes doux afin de le rendre plus cohérent et moins impactant
- l'enclenchement d'une réflexion sur le réaménagement de la RD84 , vouée à supporter un trafic accru.

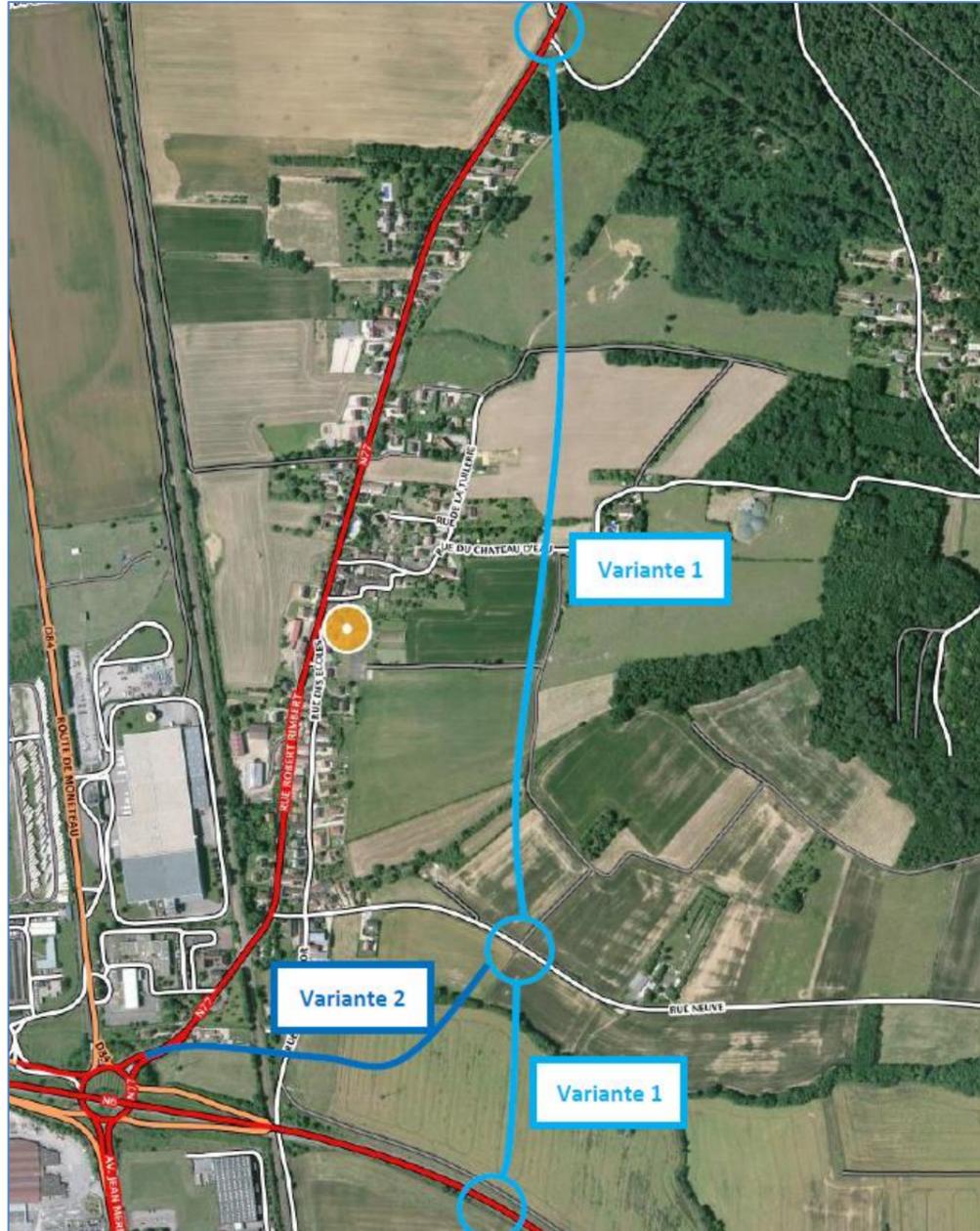
Ces orientations ont été validées par un COPIL en date du 26 avril 2018.

### 3.3.3. Le réexamen des variantes de tracé 1 et 2 de l'étude SYSTRA de 2010

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.

Elles ont été menées à l'été 2018 et présentées lors du comité de pilotage technique du 26 octobre 2018.

Nouvelles variantes de tracé 1 et 2



Source : dossier d'études AVP, PMM pour DREAL BFC, indice B d'octobre 2018

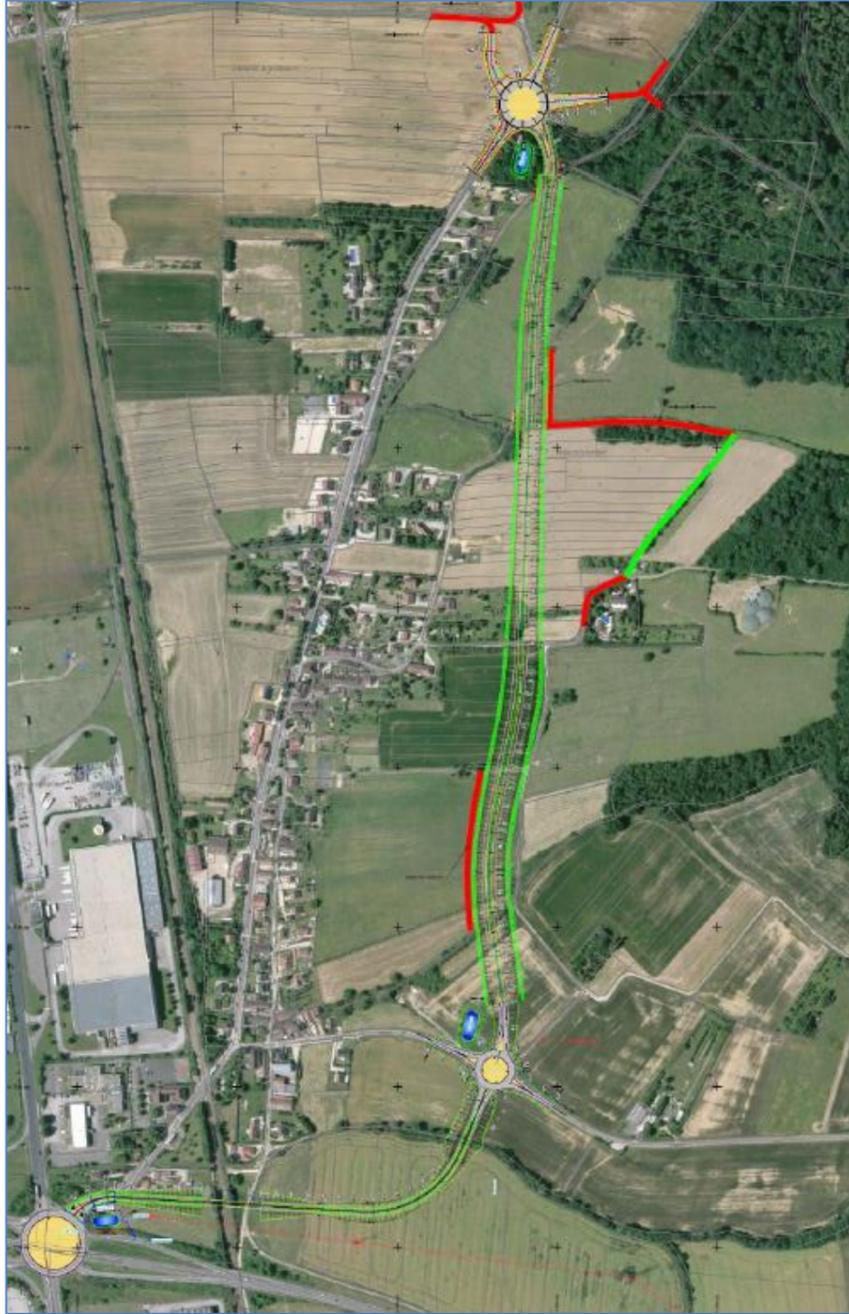
Les deux tracés ont été étudiés dans le détail afin d'en permettre la comparaison avec la variante V5 initialement retenue. Les plans sont présentés ci-contre.

Variante 1



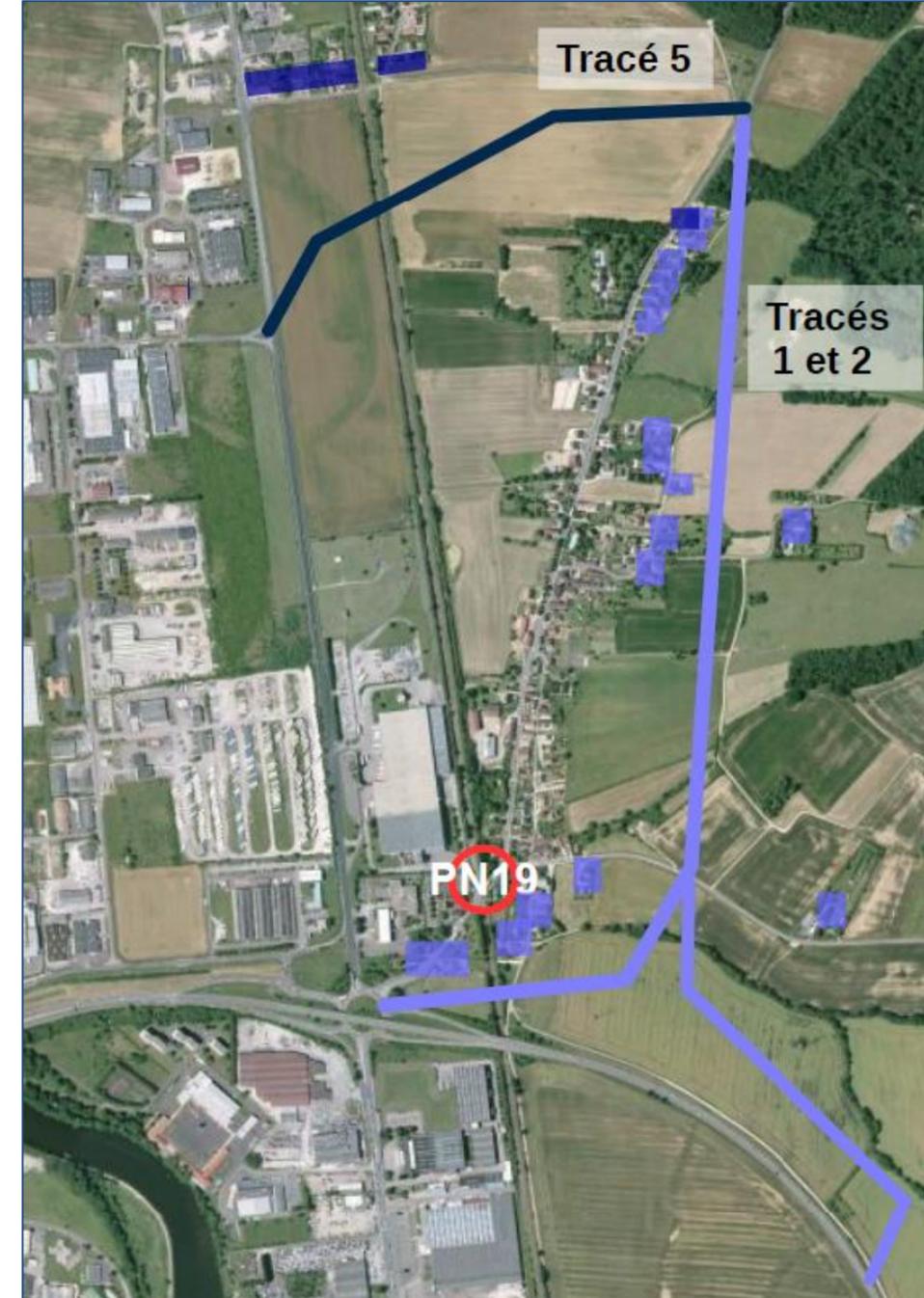
Source : dossier d'études AVP, PMM pour DREAL BFC, indice B d'octobre 2018

Variante 2



Source : dossier d'études AVP, PMM pour DREAL BFC, indice B d'octobre 2018

Carte de localisation des tracés



Source : Support COPIL du 26/10/2018

Les conclusions de l'étude menée par le bureau d'étude PMM pour la DREAL Bourgogne Franche Comté ont conduit à écarter les options de tracé 1 et 2, comme lors des études premières de SYSTRA pour RFF, en raison :

- de contraintes techniques fortes (terrassements importants, réseaux proches, raccordement à la RN6 difficile,...)
- d'un accroissement des impacts sur des zones urbanisées par rapport à la variante 5,
- d'un coût beaucoup plus élevé (de l'ordre du simple au double) par rapport à la variante 5,

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 suivantes).

**Tableau d'analyse des variantes (référence : étude PMM pour DREAL BFC / 2018)**

	Variante 1		Variante 2		Variante 5	
<b>Environnement naturel et humain</b>						
Géologie et relief	L'impact est important, longueur du tracé 2 456 m, zone en déblai dans la partie Nord et en remblai dans la partie Sud. Les matériaux rencontrés seraient de type alluvionnaire, meuble, peu de rocheux.	- -	L'impact est important, longueur du tracé 1 776 m, zone en déblai dans la partie Nord et en remblai dans la partie Sud. Les matériaux rencontrés seraient de type alluvionnaire, meuble, peu de rocheux.	- -	L'impact est moins important, longueur du tracé 650 m, projet entièrement en remblai. Les matériaux rencontrés seraient de type alluvionnaire, meuble, peu de rocheux.	-
Climat	Le projet entraîne une modification majeure de la topographie avec la création d'une zone de déblais d'environ 1 200 m et d'une zone de remblais de 1 300 m => déplacement du trafic dans une zone agricole et création d'une coupure du milieu naturel, impact sur les conditions microclimatiques.	-	Le projet entraîne une modification majeure de la topographie avec la création d'une zone de déblais d'environ 1 200 m et d'une zone de remblais de 600 m => déplacement du trafic dans une zone agricole et création d'une coupure du milieu naturel, impact sur les conditions microclimatiques.	-	Dans la mesure où le projet n'entraîne pas de modification majeure de la topographie et de la végétalisation du site, aucun impact n'est à signaler sur les conditions microclimatiques. Le remblai routier de 650 m impacte une zone agricole encadré par des habitations, voies ferrées et ZI => l'impact est moins important que les variantes 1 et 2.	○
Hydrologie, hydrogéologie et ressources en eaux	Le projet se situe en zone agricole et entraîne une augmentation des surfaces imperméabilisées. L'incidence sur les débits de rejet est significative, la gestion des eaux des chaussées sera gérée par des bassins de rétention multifonction. La création d'un tronçon de 1 200 m en déblai aura une incidence sur la circulation des eaux souterraines.	- -	Le projet se situe en zone agricole et entraîne une augmentation des surfaces imperméabilisées. L'incidence sur les débits de rejet est significative, la gestion des eaux des chaussées sera gérée par des bassins de rétention multifonction. La création d'un tronçon de 1 200 m en déblai aura une incidence sur la circulation des eaux souterraines.	- -	Le projet se situe en zone agricole et entraîne une augmentation des surfaces imperméabilisées. L'incidence sur les débits de rejet est significative, la gestion des eaux des chaussées sera gérée par des bassins de rétention multifonction. La création du tronçon en remblai aura une incidence moindre.	-
Agriculture	L'aménagement se situant dans une emprise agricole existante, l'impact sur l'activité agricole est important (138 ha).	- -	L'aménagement se situant dans une emprise agricole existante, l'impact sur l'activité agricole est important (94 ha).	- -	L'aménagement se situant au droit du carrefour existant et traversant la voie ferrée, l'impact sur l'activité agricole est modéré (10 ha).	-
Milieu naturel	Le projet a un impact notable sur le milieu naturel, traversée des cours d'eaux et sur la continuité écologique.	- -	Le projet a un impact notable sur le milieu naturel, traversée des cours d'eaux et sur la continuité écologique.	- -	Le secteur étant déjà urbanisé, liaison entre carrefours routiers, voiries, ZI, le projet a un léger impact sur le milieu naturel.	-
Urbanisme et documents de planification	Le projet est compatible avec les différents documents d'urbanisme du secteur (PLU, PPRT, SCOT).	○	Le projet est compatible avec les différents documents d'urbanisme du secteur (PLU, PPRT, SCOT).	○	Le projet est compatible avec les différents documents d'urbanisme du secteur (PLU, PPRT, SCOT).	○
Patrimoine	Aucun élément protégé ou remarquable du patrimoine n'est présent aux abords du projet.	○	Aucun élément protégé ou remarquable du patrimoine n'est présent aux abords du projet.	○	Aucun élément protégé ou remarquable du patrimoine n'est présent aux abords du projet.	○
Paysage	L'aménagement du tracé en zone de déblai et de remblai a un fort impact sur le paysage.	- -	L'aménagement du tracé en zone de déblai et de remblai a un fort impact sur le paysage.	- -	L'aménagement du tracé en remblai a un impact sur le paysage.	-
Socio-économie	L'amélioration des conditions des circulations entraînera une meilleure attractivité du centre de la ville de Jonches. Le tracé aura une incidence sur les habitations situées à l'Est de Jonches.	+	L'amélioration des conditions des circulations entraînera une meilleure attractivité du centre de la ville de Jonches. Le tracé aura une incidence sur les habitations situées à l'Est de Jonches.	+	L'amélioration des conditions des circulations entraînera une meilleure attractivité du centre de la ville de Jonches.	++
Déchets	Les impacts sont surtout présents en phase chantier, mais une gestion adaptée sera mise en place.	○	Les impacts sont surtout présents en phase chantier, mais une gestion adaptée sera mise en place.	○	Les impacts sont surtout présents en phase chantier, mais une gestion adaptée sera mise en place.	○
Nuisance sonore	Le projet n'entraîne pas d'augmentation du trafic, sauf en phase chantier. L'implantation du tracé à l'Est de Jonches est en zone de remblai, il va occasionner une augmentation du bruit. Des murs acoustiques devront être étudiés et implantés.	- -	Le projet n'entraîne pas d'augmentation du trafic, sauf en phase chantier. L'implantation du tracé à l'Est de Jonches est en zone de remblai, il va occasionner une augmentation du bruit. Des murs acoustiques devront être étudiés et implantés.	- -	Le projet n'entraîne pas d'augmentation du trafic, sauf en phase chantier. L'implantation du tracé au Nord de Jonches est en zone de remblai, l'éloignement des habitations ne nécessiterait pas de murs acoustiques.	-

	Variante 1		Variante 2		Variante 5	
<b>Hydraulique</b>	Les ouvrages hydrauliques sont créés pour assurer la continuité hydraulique. Le dimensionnement des ouvrages sera réalisé sur la base d'une période de retour de 100 ans. Des bassins de rétentions multifonctions sont créés pour répondre aux attentes d'une éventuelle pollution accidentelle (intervention 2 heures).	++	Les ouvrages hydrauliques sont créés pour assurer la continuité hydraulique. Le dimensionnement des ouvrages sera réalisé sur la base d'une période de retour de 100 ans. Des bassins de rétentions multifonctions sont créés pour répondre aux attentes d'une éventuelle pollution accidentelle (intervention 2 heures).	++	Les ouvrages hydrauliques sont créés pour assurer la continuité hydraulique. Le dimensionnement des ouvrages sera réalisé sur la base d'une période de retour de 100 ans. Des bassins de rétentions multifonctions sont créés pour répondre aux attentes d'une éventuelle pollution accidentelle (intervention 2 heures).	++
<b>Géométrie</b>	Le tracé de la section courante respecte les règles de conception de l'Aménagement des Routes Principales (ARP – R60) Les giratoires sont conçus et respectent les règles de conception des Aménagement des Carrefours Interurbains (ACI)	++	Le tracé de la section courante respecte les règles de conception de l'ARP – R60. Les giratoires sont conçus et respectent les règles de conception de l'ACI.	++	Le tracé de la section courante respecte les règles de conception de l'ARP – R60. Les giratoires sont conçus et respectent les règles de conception de l'ACI.	++
<b>Emprises</b>	Le projet est consommateur d'emprise foncière. Les travaux nécessitent des acquisitions foncières (parcelle privée) pour une surface de 137 ha (18 ha Monéteau, 119 ha Auxerre).	--	Le projet est consommateur d'emprise foncière. Les travaux nécessitent des acquisitions foncières (parcelle privée) pour une surface de 93 ha (18 ha Monéteau, 75 ha Auxerre).	--	Le projet est consommateur d'emprise foncière. Les travaux nécessitent des acquisitions foncières (parcelle privée) sur la commune de Monéteau. (9,6 ha)	-
<b>Fonctionnalité</b>	<b>Bretelles</b> Les rayons de raccordements des bretelles des giratoires sont de 20 m pour les sorties et de 15 m pour les entrées.	++	Les rayons de raccordements des bretelles des giratoires sont de 20 m pour les sorties et de 15 m pour les entrées. Le raccordement de la bretelle de la section courante sur le giratoire RN6 existant supprime la possibilité du tourne à gauche de la rue Robert Imbert => enclavement de 10 parcelles. L'application des règles de visibilité qui assure la sécurité des usagers et les limites d'emprise ne permettent pas de maintenir l'accès.	--	Les rayons de raccordements des bretelles des giratoires sont de 20 m pour les sorties et de 15 m pour les entrées.	++
	<b>Rétablisements</b> Les voies principales et secondaires sont maintenues. Aucune parcelle agricole ne sera enclavée, il est prévu de créer des chemins ruraux en pieds et crêtes de talus. Le projet prévoit de créer des passages ouverts (cadre avec banquettes et reconstitution du fond en matériaux du site) pour assurer le passage de la petite faune.	++	Les voies principales et secondaires sont maintenues. Aucune parcelle agricole ne sera enclavée, il est prévu de créer des chemins ruraux en pieds et crêtes de talus. Le projet prévoit de créer des passages ouverts (cadre avec banquettes et reconstitution du fond en matériaux du site) pour assurer le passage de la petite faune.	++	Les voies principales et secondaires sont maintenues.	+
<b>Circulation / trafic (phase travaux)</b>	Les travaux auront un impact très fort sur la gestion de la circulation : coupure de la Voie Communale 152 (VC), alternat pour les giratoires RN77 et rue Neuve, basculement pour la réalisation du diffuseur RN6/RN77. Mise en place de déviation provisoire.	--	Les travaux auront un impact très fort sur la gestion de la circulation : coupure de la VC152, alternat pour les giratoires RN77 et rue Neuve, basculement pour le raccordement avec le giratoire existant RN6. Mise en place de déviation provisoire.	--	Les travaux auront un impact sur la gestion de la circulation : coupure de la VC152, alternat pour les giratoires RN77 et rue Neuve.	-
<b>Assainissement</b>	Les surfaces imperméabilisées augmentent. Les eaux pluviales de la chaussée sont collectées dans les cunettes béton et fossés avant d'être stockées dans les bassins de rétention multifonction.	++	Les surfaces imperméabilisées augmentent. Les eaux pluviales de la chaussée sont collectées dans les cunettes béton et fossés avant d'être stockées dans les bassins de rétention multifonction.	++	Les surfaces imperméabilisées augmentent. Les eaux pluviales de la chaussée sont collectées dans les cunettes béton et fossés avant d'être stockées dans les bassins de rétention multifonction.	++
<b>Réseaux et équipements existants</b>	Les réseaux souterrains existants (assainissement, eau pluviale, AEP, ENEDIS, télécommunication et Gaz) sont impactés par le projet au niveau des giratoires, la rue Neuve, VC 152. Des dévoiements des réseaux seront nécessaires pour la phase travaux.	--	Les réseaux souterrains existants (assainissement, eau pluviale, AEP, ENEDIS, télécommunication et Gaz) sont impactés par le projet au niveau des giratoires, la rue Neuve, VC 152. Des dévoiements des réseaux seront nécessaires pour la phase travaux.	--	Les réseaux souterrains existants sont impactés par le projet au niveau des giratoires. Des dévoiements des réseaux seront nécessaires pour la phase travaux.	-
<b>Phasage travaux</b>	Les giratoires sont situés au droit des voies existantes, il conviendra de mettre en place un phasage travaux permettant le maintien de la circulation par demi-voie. Pendant toute la durée du chantier, la circulation sera	--	Les giratoires sont situés au droit des voies existantes, il conviendra de mettre en place un phasage travaux permettant le maintien de la circulation par demi-voie. Pendant toute la durée du chantier, la circulation sera	--	Les giratoires sont situés au droit des voies existantes, il conviendra de mettre en place un phasage travaux permettant le maintien de la circulation par demi-voie. Pendant toute la durée du chantier, la circulation sera	-

	Variante 1		Variante 2		Variante 5	
	<p>perturbée au niveau de la RN77 (giratoire Nord) et rue Neuve.</p> <p>La VC 152 sera dévié pendant la réalisation du Passage Supérieur (PS).</p> <p>La création du diffuseur va occasionner une gêne de la circulation de la RN6 (vitesse réduite, basculement).</p> <p>La gestion des écoulements des eaux nécessitera de mettre en place des dispositifs de protection du milieu naturel.</p>		<p>perturbée au niveau de la RN77 (giratoire Nord) et rue Neuve.</p> <p>La VC 152 sera dévié pendant la réalisation du PS.</p> <p>La création de l'ouvrage SNCF aura un impact sur les usagers de la ligne.</p> <p>Le raccordement de la section courante sur le giratoire existant RN6 va occasionner de forte perturbation de trafic aux heures de pointes sur le giratoire.</p> <p>La gestion des écoulements des eaux nécessitera de mettre en place des dispositifs de protection du milieu naturel.</p>		<p>perturbée au niveau de la RN77 (giratoire Nord) et l'accès de la ZI.</p> <p>La création de l'ouvrage SNCF aura un impact sur les usagers de la ligne.</p>	
<b>Coûts</b>	En phase AVP, le coût global des travaux est estimé à <b>31,5 M€ TTC</b> (y compris gestion des réseaux et foncier).	--	En phase AVP, le coût global des travaux est estimé à <b>37,1 M€ TTC</b> (y compris gestion des réseaux et foncier).	--	En phase AVP, le coût global des travaux est estimé à <b>18,5 M€ TTC</b> (y compris gestion des réseaux et foncier).	+
<b>Procédures environnementales</b> Soumis aux rubriques	<ul style="list-style-type: none"> <li>- loi sur l'eau ;</li> <li>- étude d'impact ;</li> <li>- état des lieux du milieu naturel;</li> <li>- études de bruits.</li> </ul>	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>- loi sur l'eau ;</li> <li>- étude d'impact ;</li> <li>- état des lieux du milieu naturel, CNPN ;</li> <li>- études de bruits.</li> </ul>	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>- loi sur l'eau ;</li> <li>- études de bruits.</li> </ul>	○
<b>Procédures foncières</b>	- Acquisition d'un nombre très élevé de parcelles privées et communales ou procédure de déclaration d'utilité publique (expropriation) ou déclaration d'intérêt général.	--	- Acquisition d'un nombre très élevé de parcelles privées et communales ou procédure de déclaration d'utilité publique (expropriation) ou déclaration d'intérêt général.	--	- Acquisition d'un nombre élevé terrain dans les parcelles privées et communales ou procédure de déclaration d'utilité publique (expropriation) ou déclaration d'intérêt général.	-
<b>Synthèse</b>	-		-		+	
<p style="text-align: center;"> <b>++</b> impact positif important  <b>+</b> faible impact positif  <b>○</b> pas d'impact notable  <b>-</b> faible impact négatif  <b>--</b> impact négatif important </p>						

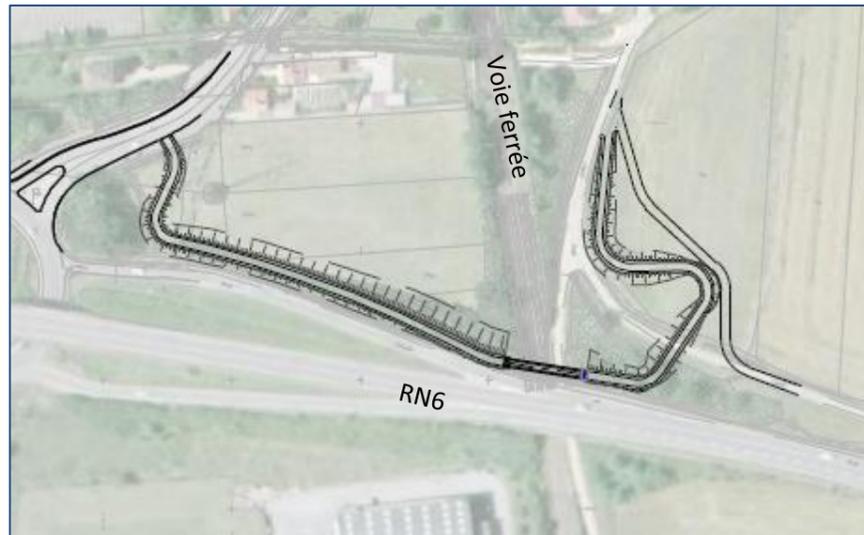
### 3.3.4. Le réexamen du positionnement du franchissement modes doux

Avant la concertation, plusieurs franchissements de la voie ferrée pour la passerelle modes doux ont été étudiés, notamment la réalisation en lieu et place du passage à niveau actuel. Toutefois, cet aménagement impliquait de nombreuses contraintes techniques dû aux fortes pentes, impliquant des aménagements spécifiques et coûteux pour assurer l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (réflexion pour un tracé moins pentu mais consommateur d'espace et emprise sur habitations, mise en place d'ascenseurs mais coûts de fonctionnement très importants).

Suite aux propositions émises lors de la concertation publique, le positionnement du franchissement modes doux a été réétudié afin de trouver un emplacement plus adapté aux besoins de déplacement et répondant aux usages.

La position présentée dans ce dossier a été entérinée lors du COPIIL du 26 octobre 2018. Il consiste à déplacer ce franchissement du passage à niveau actuel vers la RN6 afin de le jumeler à l'ouvrage actuel de la RN6 permettant le franchissement de la voie ferrée et une meilleure intégration dans le paysage puisqu' accolé à un ouvrage existant.

*Plan de localisation de la passerelle modes doux*



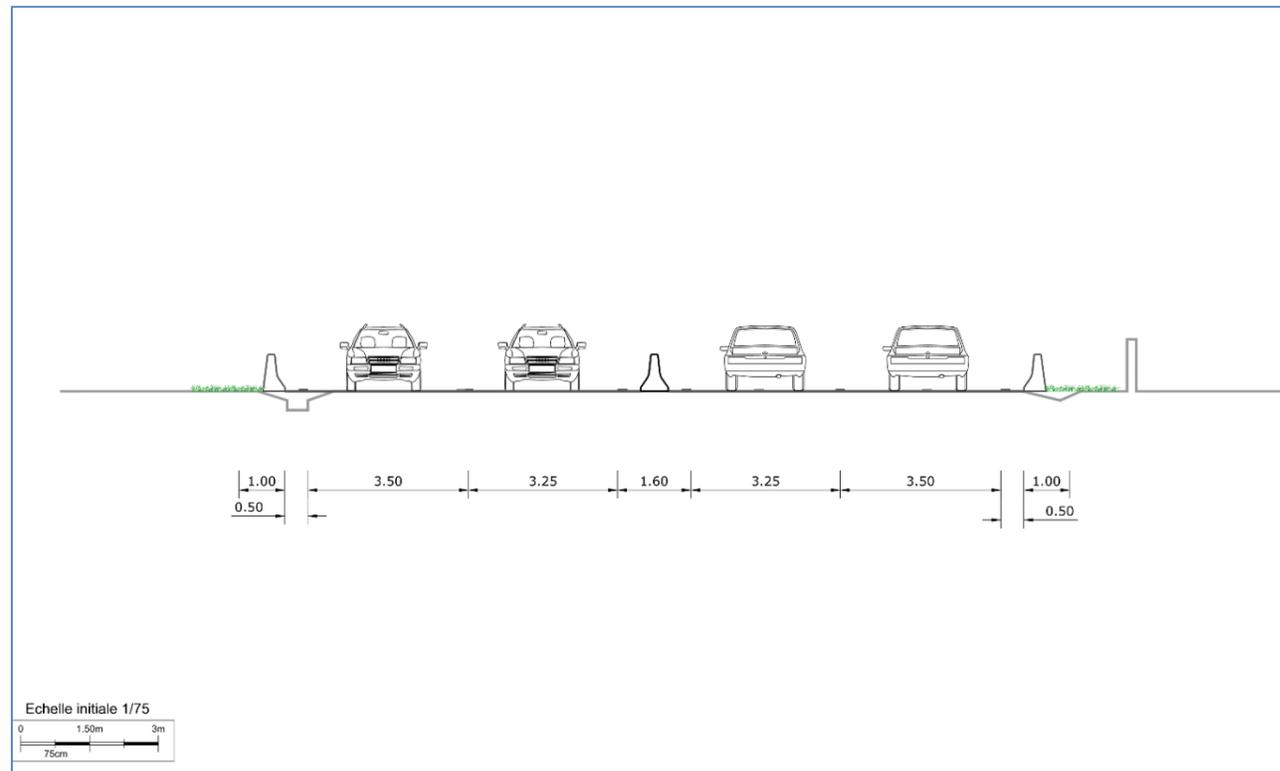
Source : Etudes de PRO DREAL BFC

### 3.3.5. La requalification de la RD84

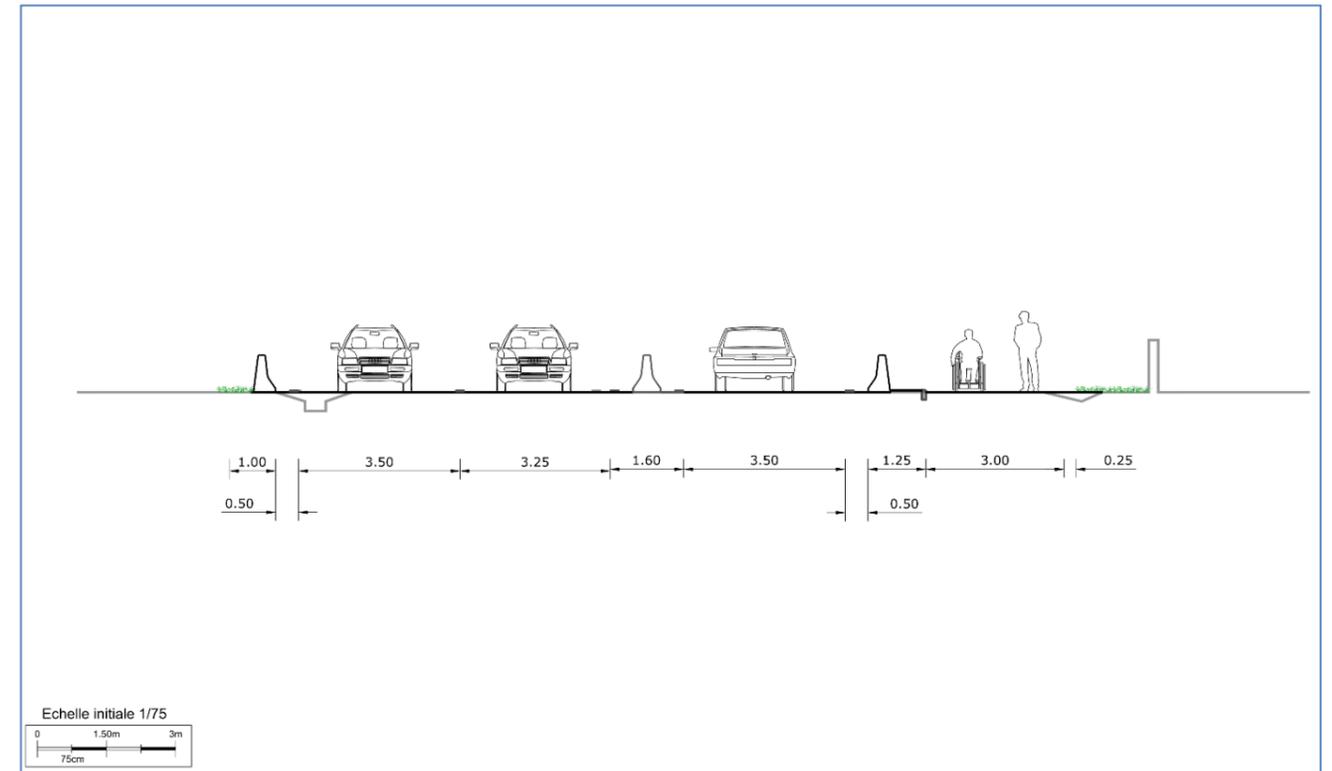
Le traitement de la RD84 est un autre sujet issu de la concertation publique afin d'accueillir le futur trafic de la RN77 sur la RD84. Il a fait l'objet d'une étude comparative visant à déterminer le profil à retenir sur la RD84, notamment en raison de la présence de modes doux sur l'itinéraire.

Les 2 profils en travers suivants, l'un très routier l'autre d'avantage en faveur d'une intégration des modes doux, ont été envisagés :

**Requalification de la RD84 – Variante 1**



**Requalification de la RD84 – Variante 2**



L'examen des circuits modes doux et les enjeux majeurs en termes de trafic poids lourds que va recouvrir la RD84 a conduit à retenir le profil routier à 2x2 voies. Ainsi, la RD84 sera une voirie à accès réglementé (modes doux non autorisé). Des itinéraires de substitution sur des voiries à trafic réduit ou dédiées sont donc proposés.

### 3.4. Présentation détaillée du projet

Afin de supprimer le passage à niveau n°19 (PN19) au niveau de Jonches, il a été décidé la création d'un barreau routier entre la RN77 et la RD84 en vue de déniveler le franchissement de la voie ferrée. La construction de ce barreau implique une augmentation des trafics sur la section de la RD84 comprise entre le giratoire existant (RD84/RN6/RN77) et l'accès au nouveau barreau. Cette évolution implique un recalibrage de cette section.

Enfin, la suppression du PN19 implique une coupure de la RN77 actuelle au niveau du lieu-dit Jonches à Auxerre. Il est prévu de maintenir la continuité des modes doux dans ce secteur par la mise en place d'une passerelle au sud du bourg.

De plus, il est prévu la suppression du shunt actuel au niveau du carrefour giratoire existant entre la RN6, la RN77 et la RD84 et de l'accès à la ZA pour des raisons de sécurité routière.

#### 3.4.1. Nouveau barreau routier

Le nouveau barreau sera raccordé sur les axes existants par la création de deux giratoires aux extrémités. Il est implanté au nord du lieu-dit Jonches, sur le territoire communal de Monéteau, sur des parcelles agricoles.

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 compte-tenu. Des itinéraires de substitution sont prévus, décrits au chapitre 3.4.3.

#### Ouvrage de franchissement

Le projet de déviation nécessite la réalisation d'un ouvrage de franchissement des voies ferrées. Celui-ci aura un gabarit sur voies ferrées 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.

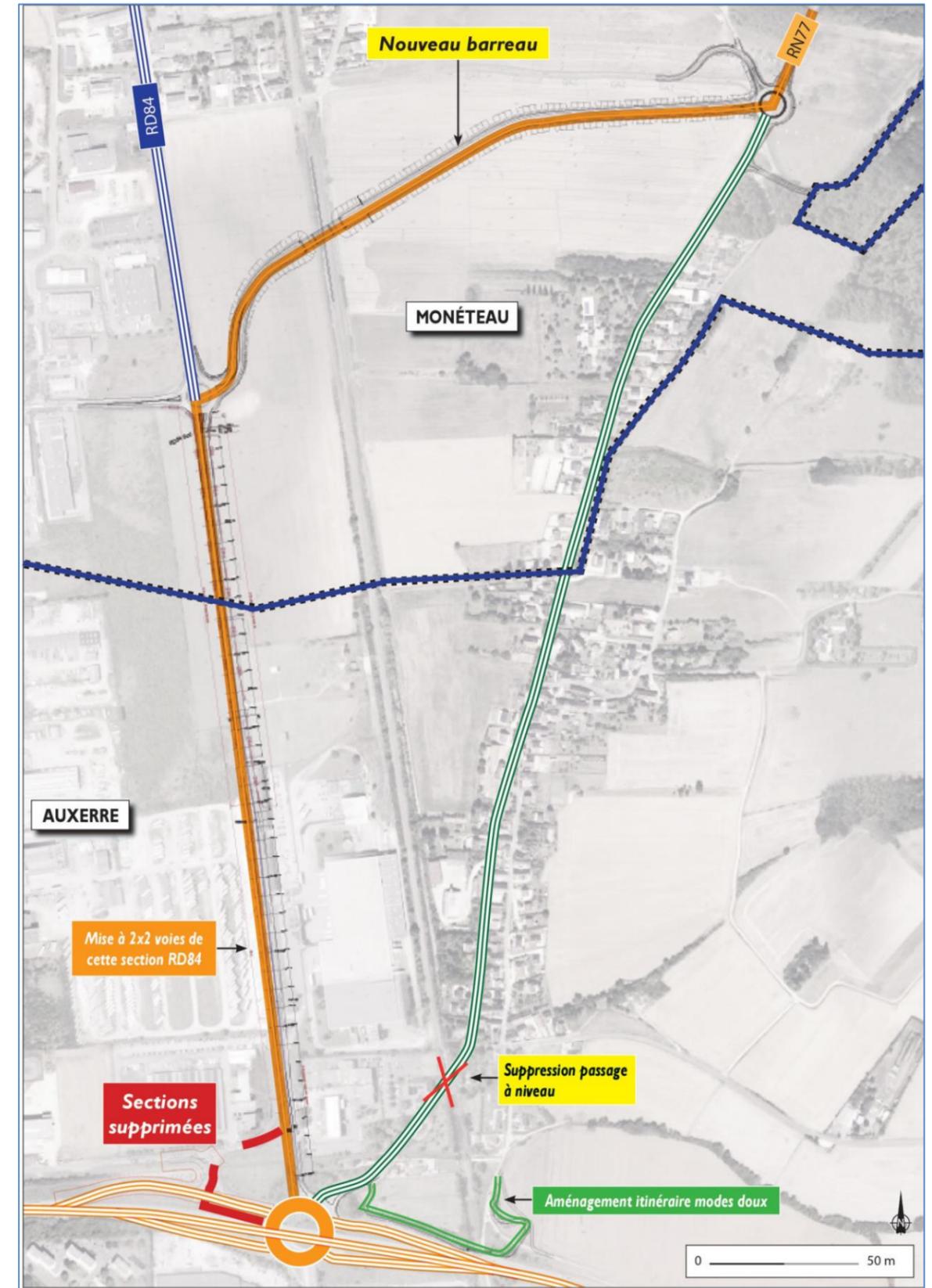
La portée de l'ouvrage sera d'un peu plus de 60 m afin d'intégrer les voies, mais également les fossés et leurs abords (dont le chemin d'exploitation).

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.

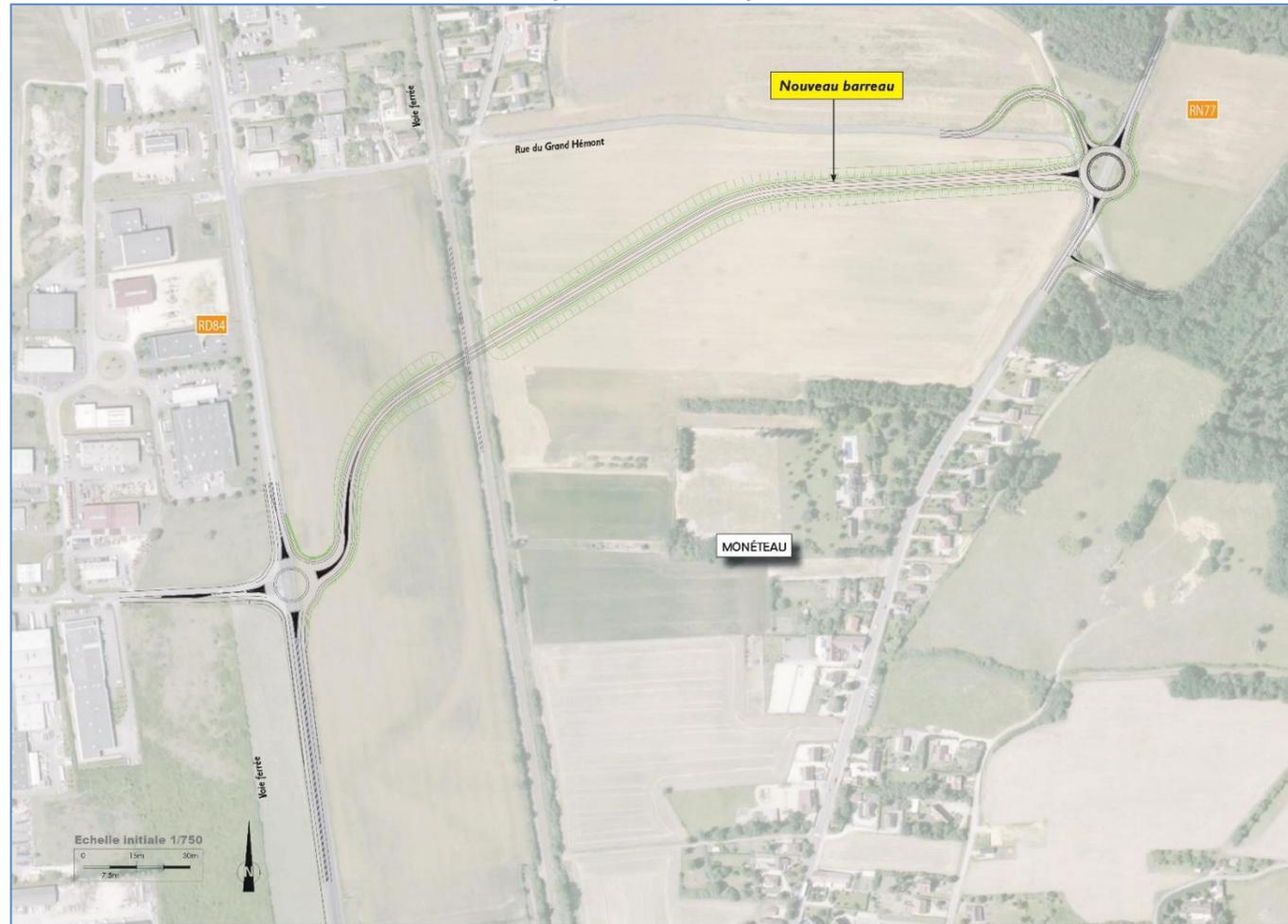


Les deux bassins de rétention des eaux pluviales sont localisés en fonction des bassins versants :

- 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 2x2 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).

Projet de barreau neuf



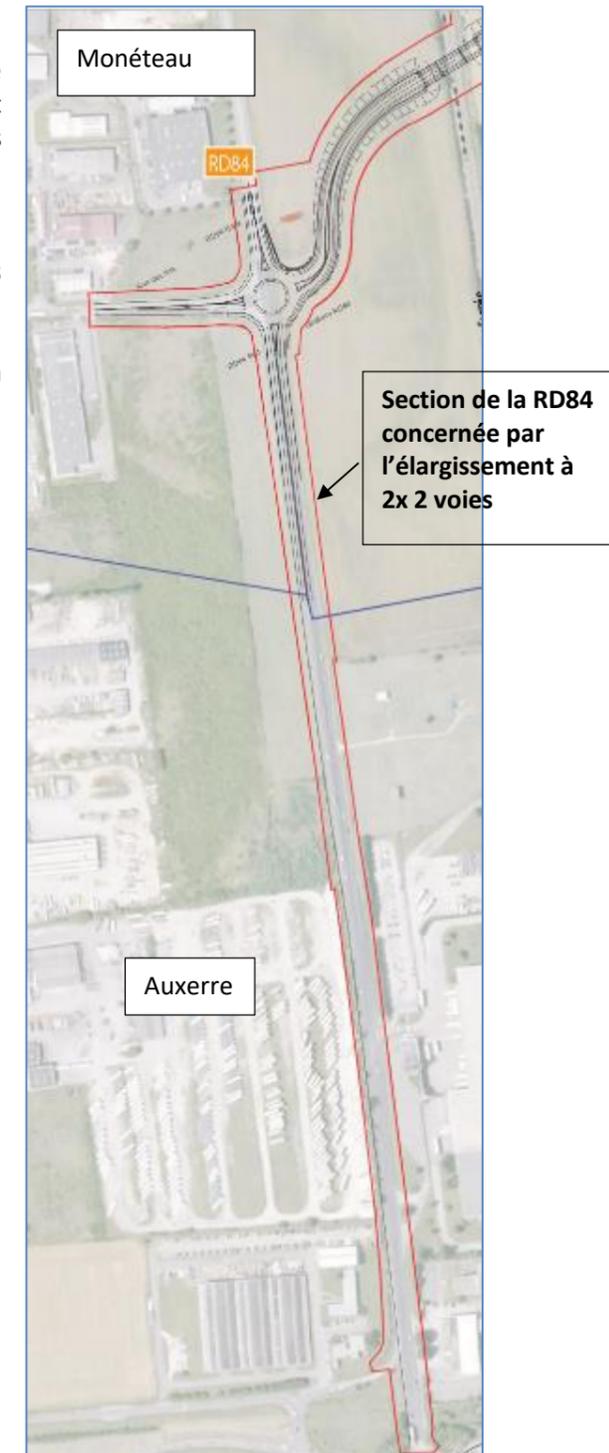
### 3.4.2. Recalibrage de la RD84

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 (DBA) permettant d'empêcher 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.



### 3.4.3. Itinéraire modes doux

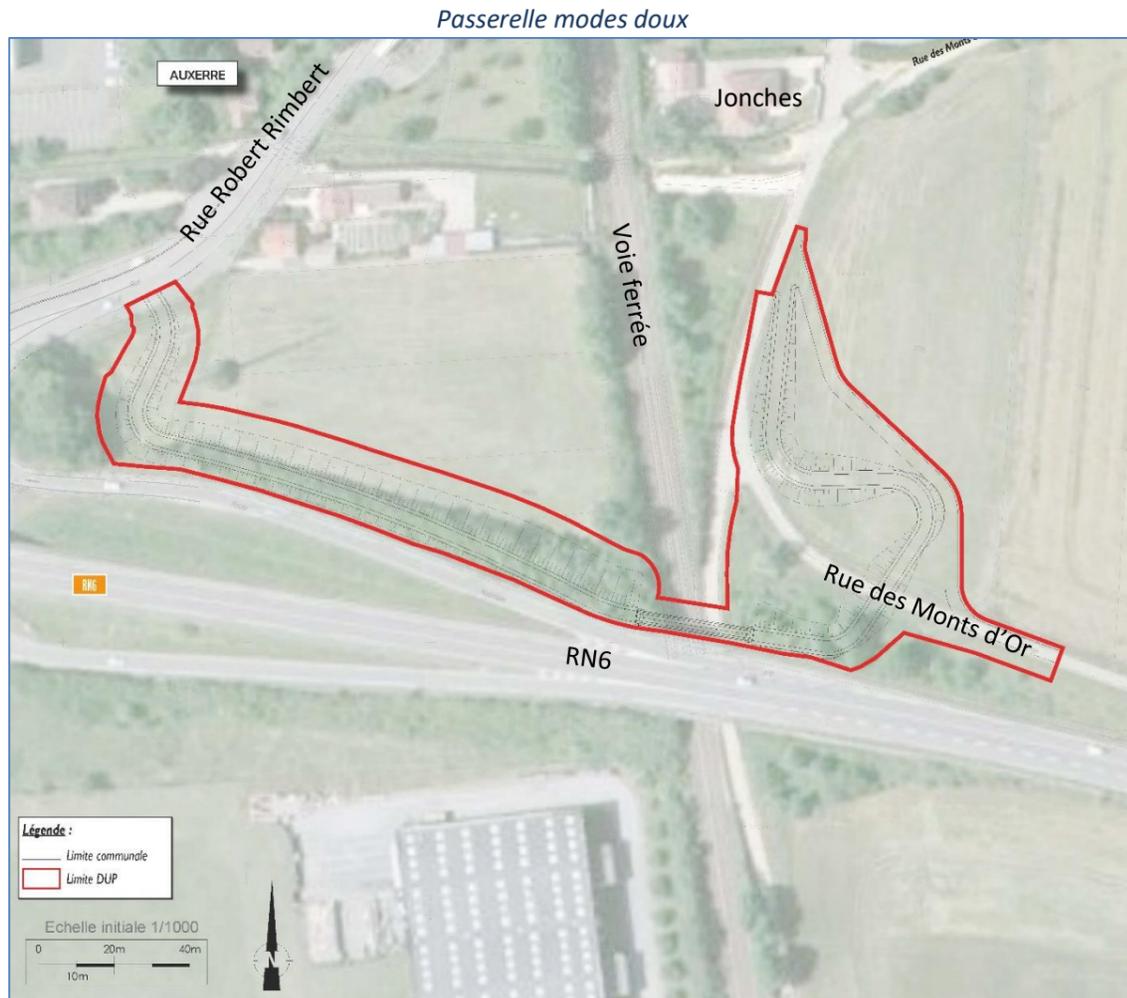
Afin de maintenir une liaison modes doux au sud de Jonches, il est prévu la construction d'une passerelle permettant le franchissement de la voie ferrée.

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.

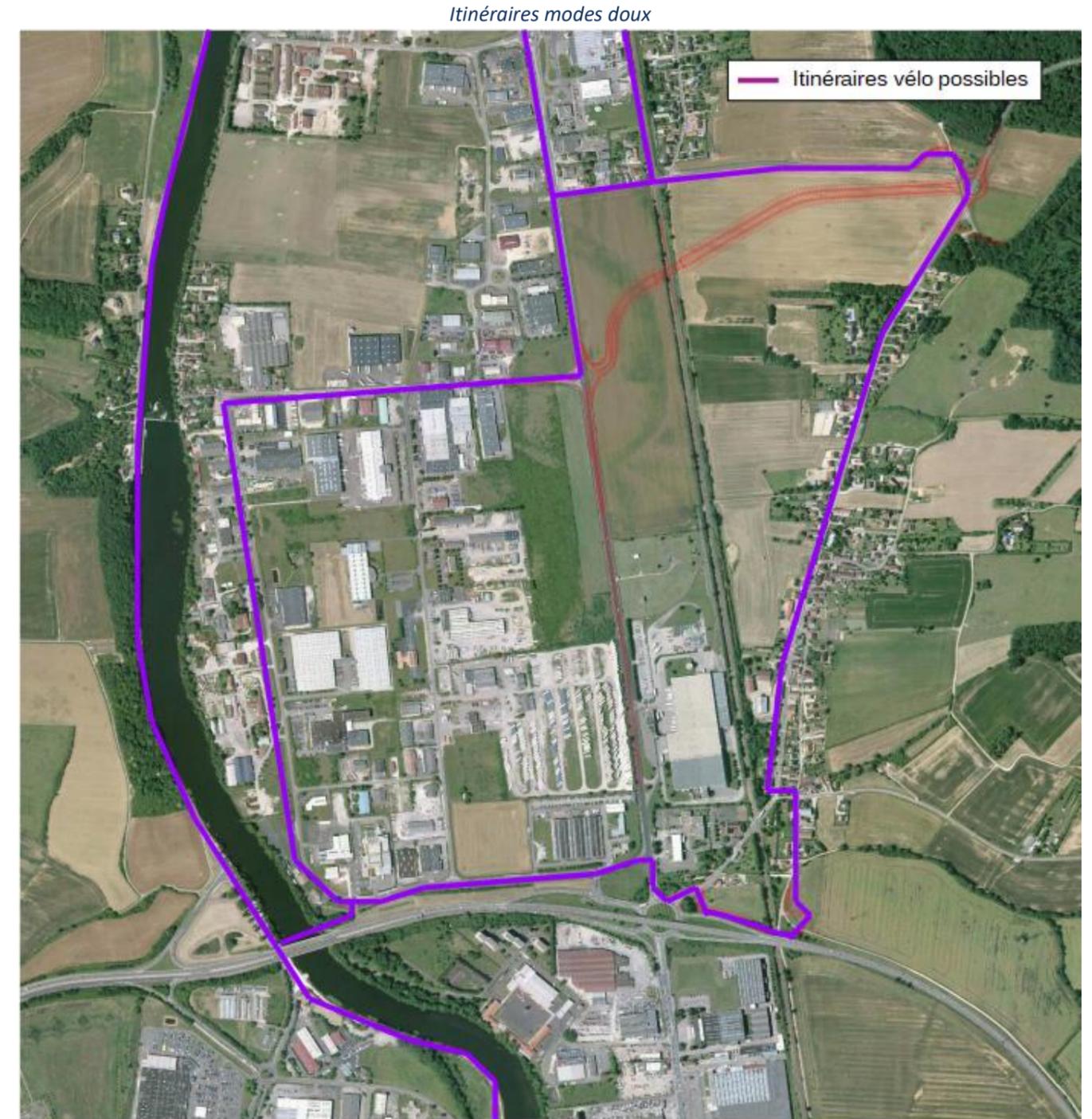
Elle sera implantée en parallèle de l'ouvrage de franchissement de la voie ferrée par la RN6.

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 Hémont 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.



### 3.4.4. Suppression du shunt et des accès à la ZA

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 en dehors de toute norme et très peu lisibles, engendrent une zone au risque accidentogène important et dont le fonctionnement est par ailleurs problématique en matière de trafic.

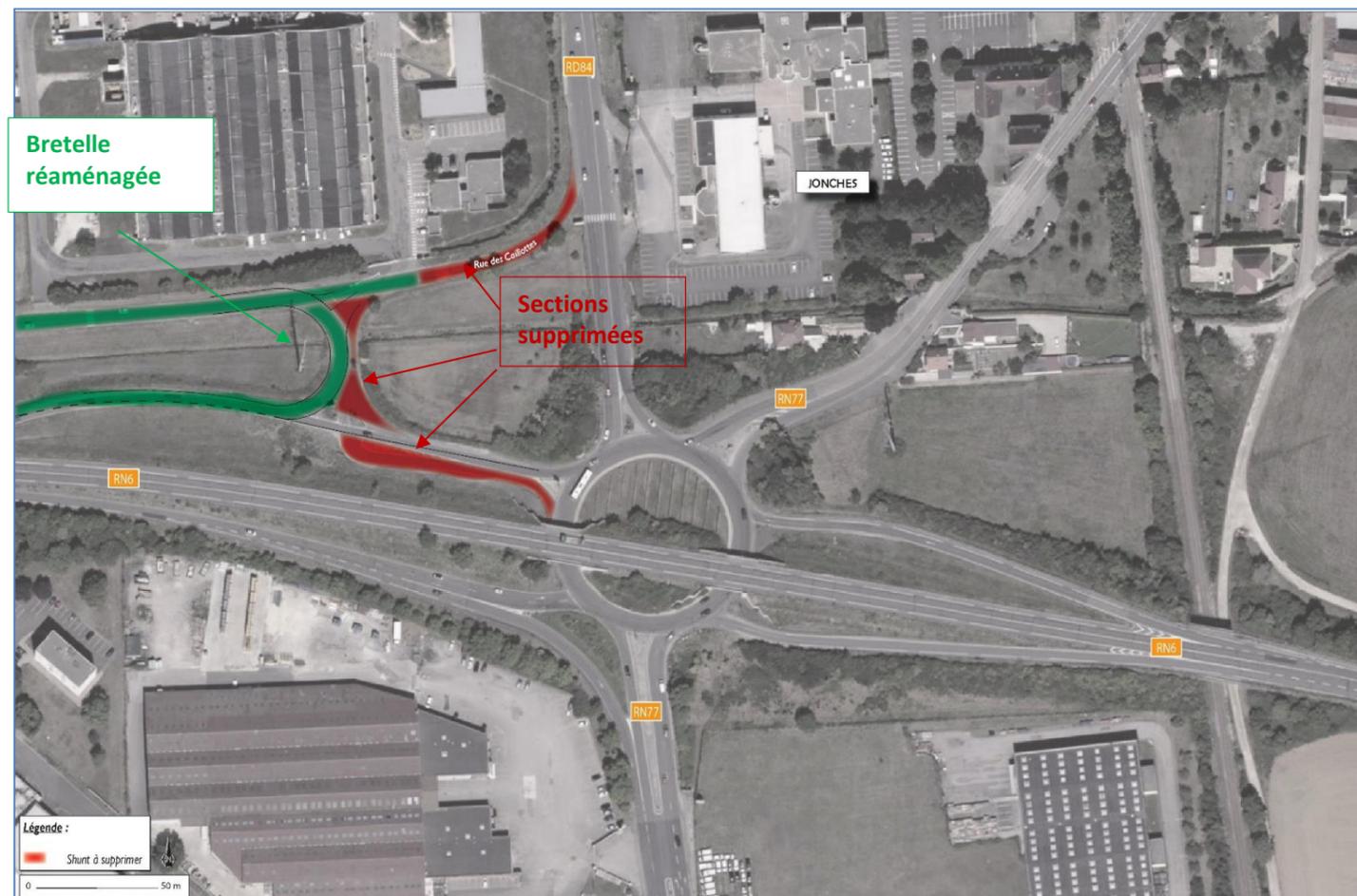
Il est donc décidé de supprimer ce shunt afin de rationaliser et de sécuriser les mouvements ainsi que l'entrée à la ZA de la Plaine des Isles depuis le giratoire et le mouvement de sortie en direction du giratoire sera supprimé. Les accès à la ZA se feront par le nouveau giratoire créé, raccordant la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

### 3.4.5. 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.

*Localisation des voies supprimées*



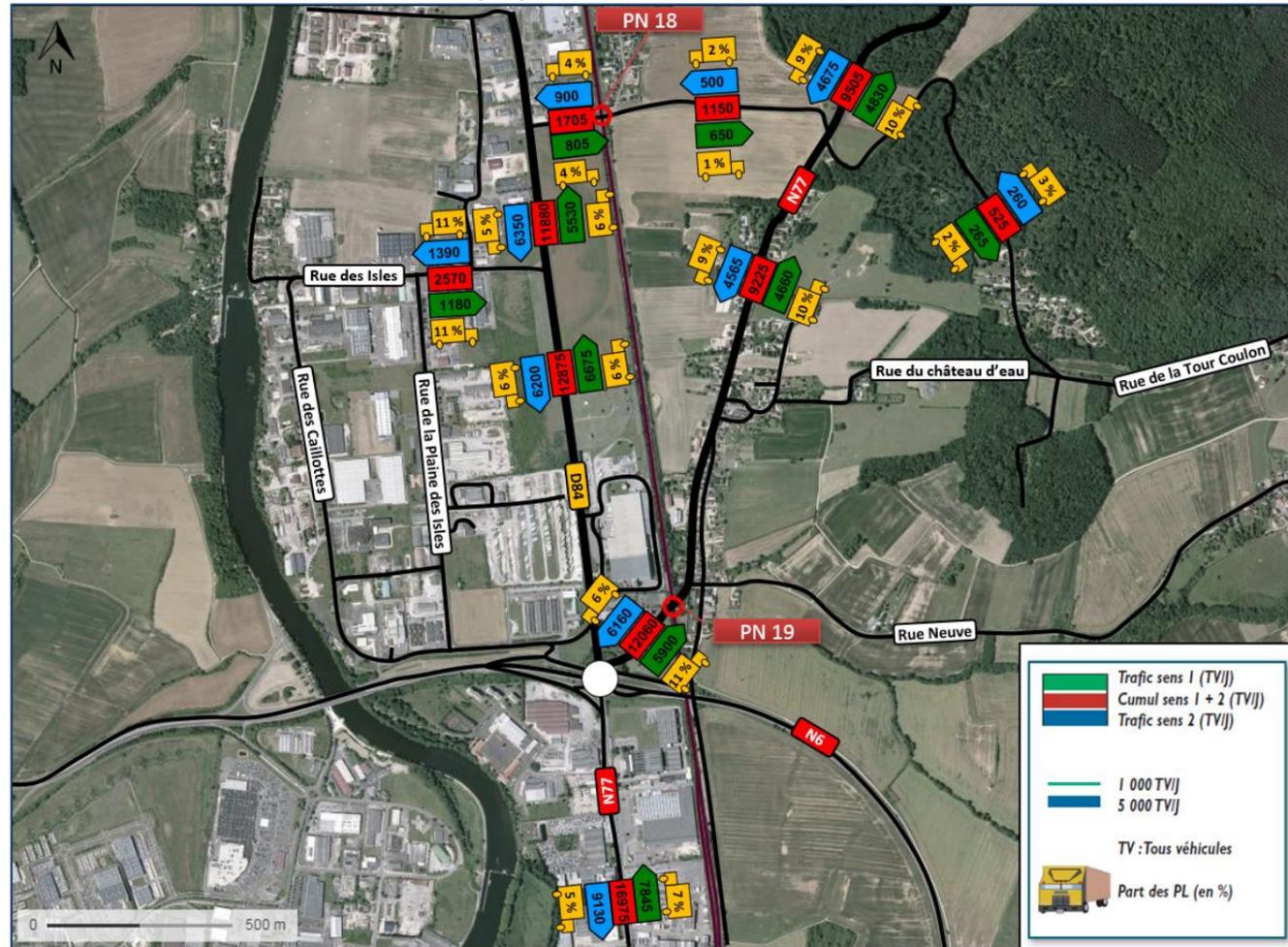
### 3.5. Données trafic

#### □ L'état actuel du trafic

Une étude trafic a été réalisée sur le périmètre du projet en septembre 2016 par le GROUPE NOX et complétée en janvier 2019. L'étude est en **annexe 3**.

Selon les relevés effectués, les trafics à la journée sont relativement bien équilibrés par sens de circulation entre les secteurs PN18 et PN19. Les niveaux de trafic sont en cohérence avec la hiérarchisation du réseau (profils en travers et fonction des différents axes). Les plus forts niveaux de trafic sont identifiés sur la RD84 (13 000 TV/J : tout véhicule par jour = véhicules légers + poids lourds + deux roues motorisés), la RN77 au Nord de la RN6 (12 000 TV/J) et la RN77 au Sud de la RN6 (17 000 TV/J).

Carte des Trafics journaliers actuels secteurs PN18 et PN19



Sur la partie Nord du secteur d'étude, les trafics traduisent deux points d'attraction le matin :

- Auxerre, à la lecture des trafics orientés vers le Sud sur la RN77 et la RD84 ;
- la zone industrielle de Monéteau, induisant des trafics sur la RD84 en direction du Nord.

Le trafic qui franchit le PN19 du Nord au Sud s'oriente à 48% vers l'accès RN6 Ouest, et à 39% vers la RN77 Sud.

Cet échangeur est emprunté également pour se diriger vers Monéteau (Nord), plus particulièrement depuis la RN6 et la RN77 Sud, le matin comme le soir.

Le soir, la pendularité des flux domicile-travail se fait ressentir au regard des trafics :

- sur la RN77, avec un trafic en direction du Nord (retour d'Auxerre) ;
- et la RD84, échanges entre Auxerre et les zones d'activités de Monéteau.

Les véhicules qui s'engagent le soir sur la RN77 Nord et franchissent le PN19 du Sud au Nord proviennent majoritairement de la sortie RN6 Ouest (42%) et de la RN77 Sud (31%).

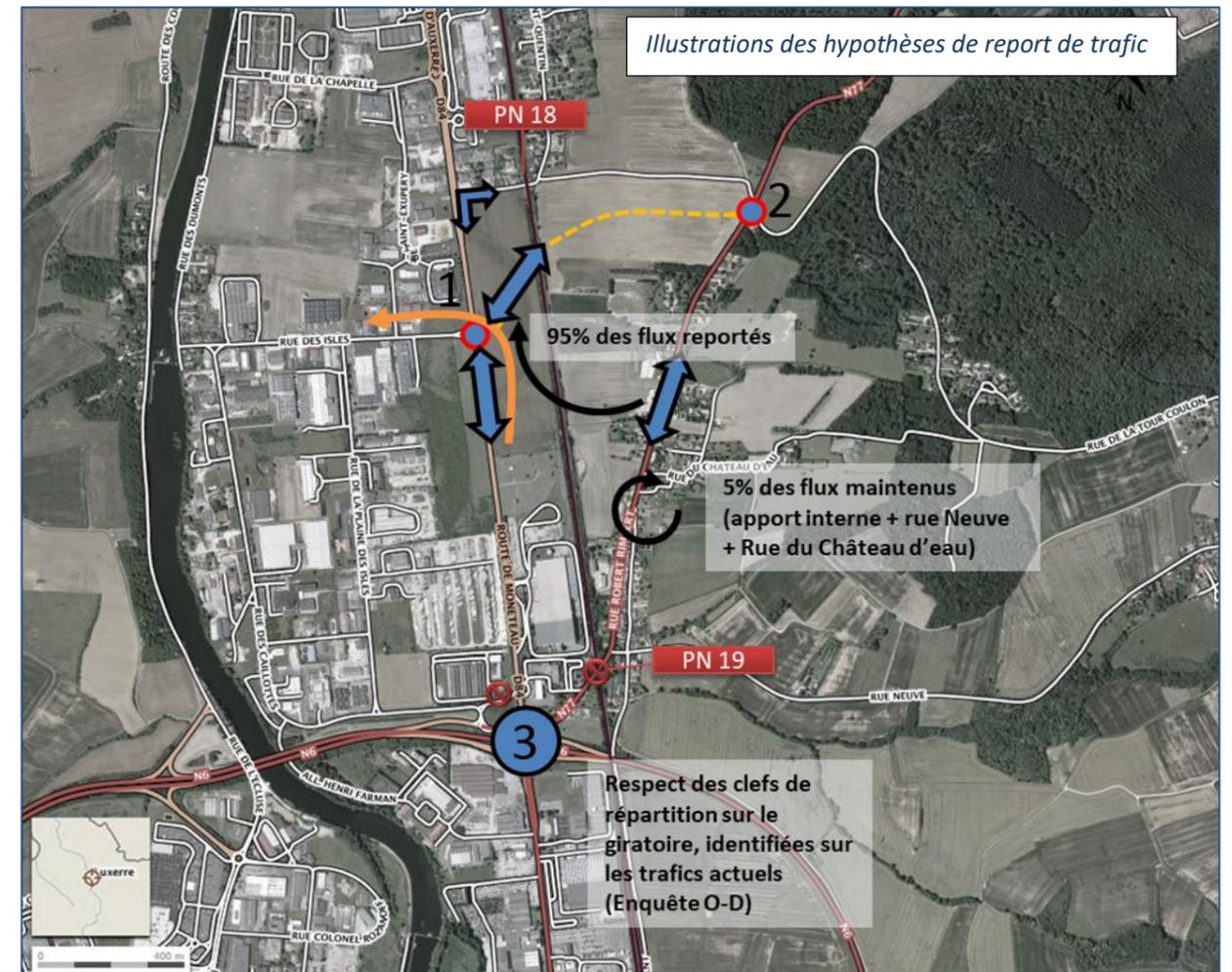
Concernant les capacités théoriques des carrefours, les trois carrefours principaux étudiés fonctionnent relativement bien. Seul le giratoire n° 3 connaît des difficultés. Les modélisations effectuées indiquent que des remontées de file ponctuelles d'une longueur d'environ 100 m se produisent le matin sur la RN77 Nord. Les observations réalisées sur le terrain montrent quant à elles que ces remontées peuvent s'étendre jusqu'au PN19 (230 m).

#### □ Impacts trafic de la suppression du PN19

La suppression du PN19 implique la création d'un barreau de déviation de la RN77 jusqu'à la RD84, nouveau barreau sur lequel sera reporté le trafic.

Les hypothèses de reports (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.

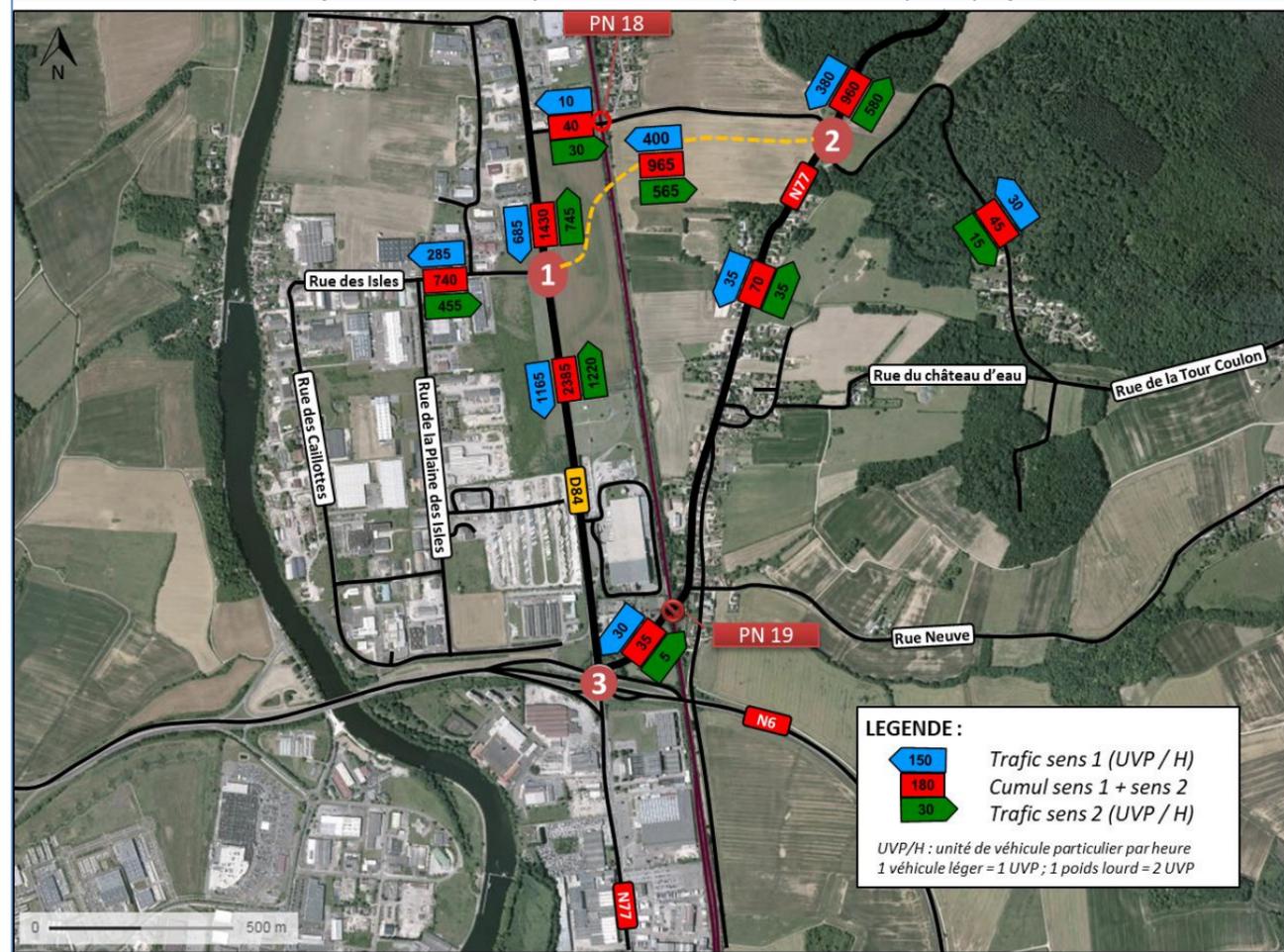
Le projet inclut également la fermeture de la voie de shunt entre la RD84 Nord et la RN6 Ouest et des accès à la zone d'activités par le giratoire 3. Les véhicules l'empruntant actuellement pour rejoindre la zone d'activités sont reportés sur le giratoire 1 par la rue des Isles (flèche orange ci-contre : environ +250 véh/h le matin vers la ZA et autant le soir en sens inverse).



□ Bilan de l'analyse de trafic

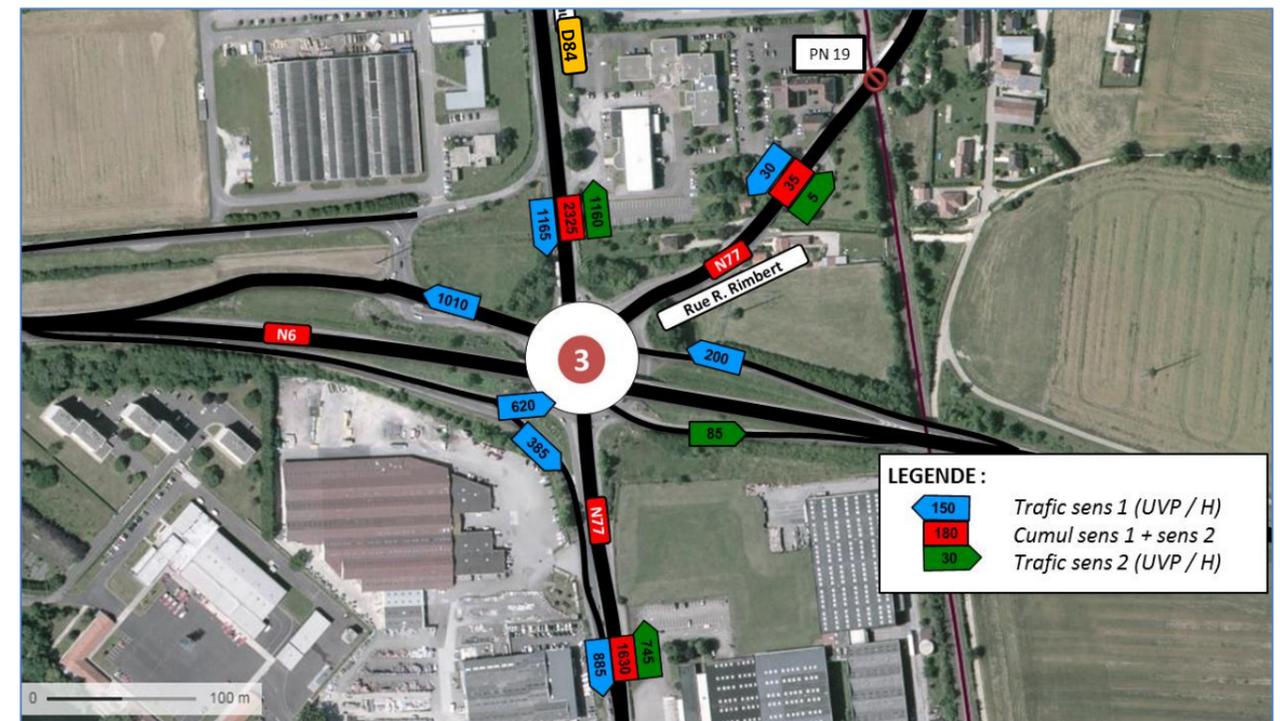
Le projet va modifier les flux sur la section de la RD84 entre la rue des Isles et le giratoire avec la RN6, et celui sur la RN77 dans la traversée de Jonches. En effet, sur cette dernière section, le trafic va fortement diminuer passant de 9 225 véh/jour à 1 100 véh/jour (à l'horizon 2020). Le trafic 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 augmenté, passant de 13 000 véh/jour actuellement à un trafic de l'ordre de 21 000 véh/jour en 2020.

Trafics 2020 Heure de pointe du Soir (en prenant en compte le projet)



Source : Etude de circulation - Suppression du passage à niveau n°19 sur la RN77, Groupe Nox, janvier 2019

Trafics 2020 Heure de pointe du Soir au niveau du carrefour (en prenant en compte le projet)

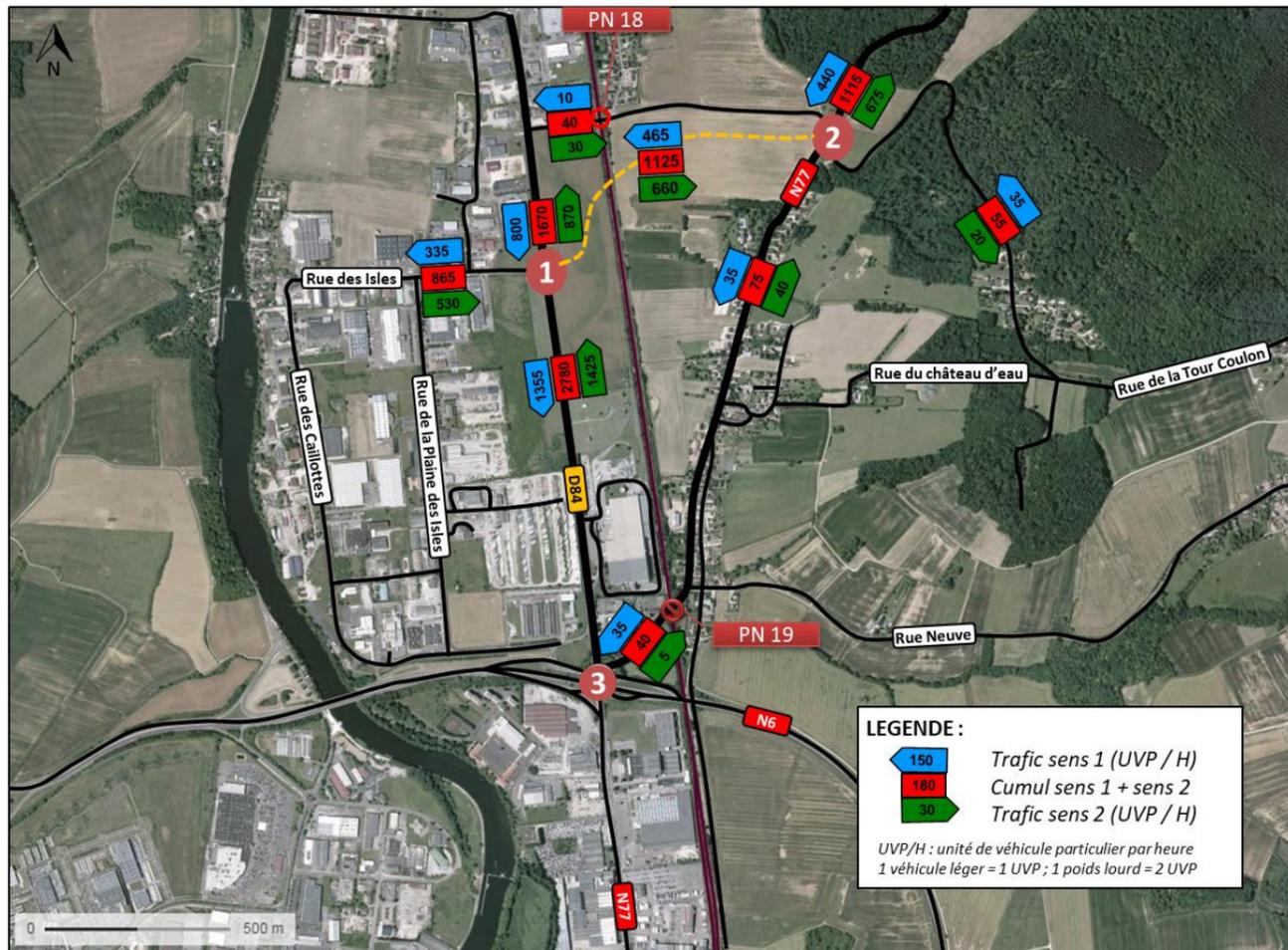


Source : Etude de circulation - Suppression du passage à niveau n°19 sur la RN77, Groupe Nox, janvier 2019

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 :

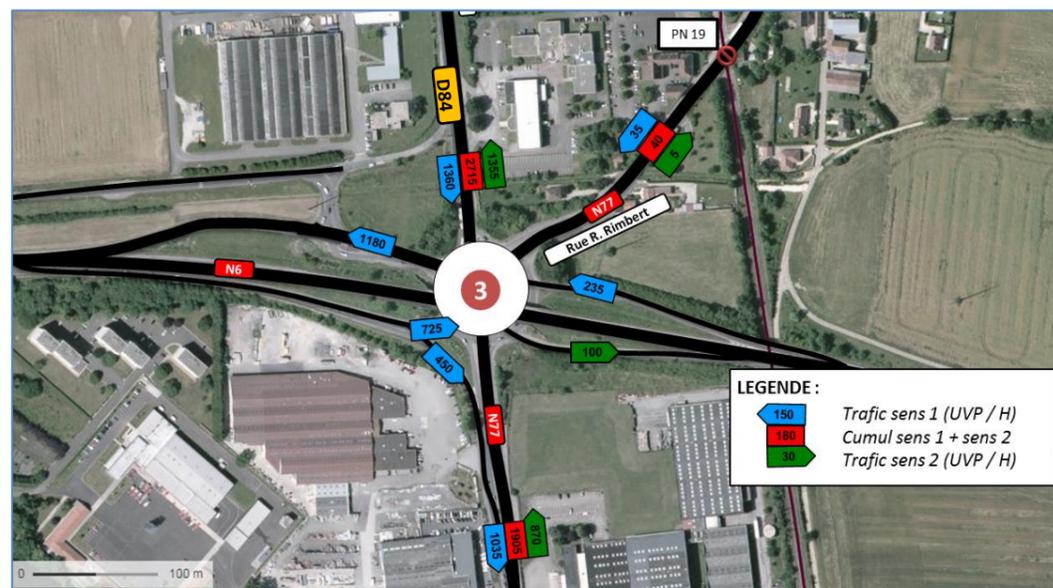
- **Giratoire 1** : La réserve de capacité sur le giratoire est suffisante le matin et le soir aux horizons 2020 et 2040 pour garantir de bonnes conditions de circulation (en intégrant le report du trafic du shunt et des accès à la ZA supprimé sur le giratoire 3). L'axe le plus contraint est la RD84 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** : Ce carrefour fonctionne sans problème avec de fortes réserves de capacité sur l'ensemble des branches.
- **Giratoire 3** : 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). Le trafic en sortie du carrefour sur la RD84 est également important (supérieur à 1 300 véh/h à l'HPS en 2040) et son écoulement pourrait être favorisé en créant une deuxième voie de sortie sur cette branche. Sur les autres branches, le trafic s'écoule sans difficulté aux différents horizons étudiés, avec des réserves de capacité supérieures à 35%.

Trafics 2040 Heure de pointe du Soir (en prenant en compte le projet)



Source : Etude de circulation - Suppression du passage à niveau n°19 sur la RN77, Groupe Nox, janvier 2019

Trafics 2040 Heure de pointe du Soir au niveau du carrefour (en prenant en compte le projet)



## ■ Réseau de transports en commun et itinéraires modes doux

Le réseau de transports urbains LEO dessert la Communauté de l'Auxerrois. Seule une ligne de transport scolaire (S2) transite par la RD84, au droit du site d'étude. Elle passe du lundi au vendredi, une fois le matin en direction du centre d'Auxerre, une fois le mercredi midi en direction de Monéteau et deux fois en fin de journée en direction de Monéteau tous les jours excepté le mercredi.

Extrait du plan de réseau global LEO



Source : [http://www.vivacite.fr/ftp/FR\\_document/LEO\\_Plan%20AFFICHE.pdf](http://www.vivacite.fr/ftp/FR_document/LEO_Plan%20AFFICHE.pdf)

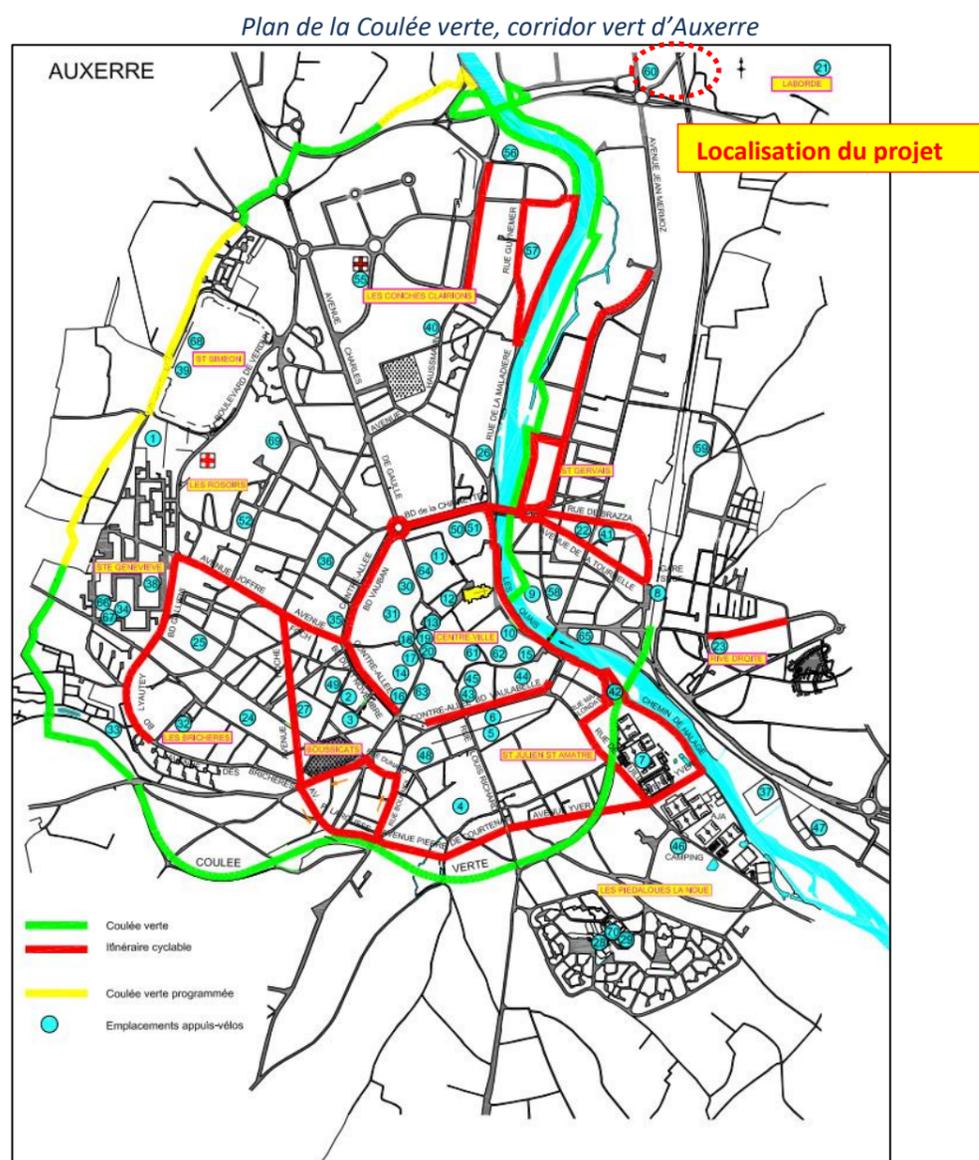
Le trajet de ligne de transport scolaire ne sera pas impacté par le projet. Les travaux de requalification de la RD84 et de création du giratoire de desserte du barreau de déviation pourront toutefois perturber temporairement le circuit. Les conditions d'exploitation sous chantier seront étudiées lors de la finalisation de la conception détaillée du projet en concertation avec les collectivités locales.

En revanche, la ligne 6 dessert la zone d'activités et rejoint la RN6 via la voie d'accès à la RN6. La suppression du shunt modifiera l'itinéraire de cette ligne et induira une augmentation du temps de parcours non déterminée à ce jour.

Jonches n'est pas desservi par les transports en commun.

Des itinéraires alloués aux modes actifs sont présents le long de l'Yonne. Ils ne se situent pas à proximité immédiate du projet et ne seront pas impactés par ce dernier.

Sur la commune d'Auxerre existe la Coulée verte, un chemin d'agrément de plus de 9 km qui entoure le centre-ville. Certaines portions restent encore à aménager. Son itinéraire transite notamment par les rives droite et gauche de l'Yonne.



Source : [http://www.ot-auxerre.fr/fichiers/plan-coulee-verte-et-pistes-cyclables\\_1507034224.pdf](http://www.ot-auxerre.fr/fichiers/plan-coulee-verte-et-pistes-cyclables_1507034224.pdf)

Cet itinéraire transite à plus de 450 m au sud-ouest du projet ; ce dernier n'aura donc aucun impact sur la Coulée verte.

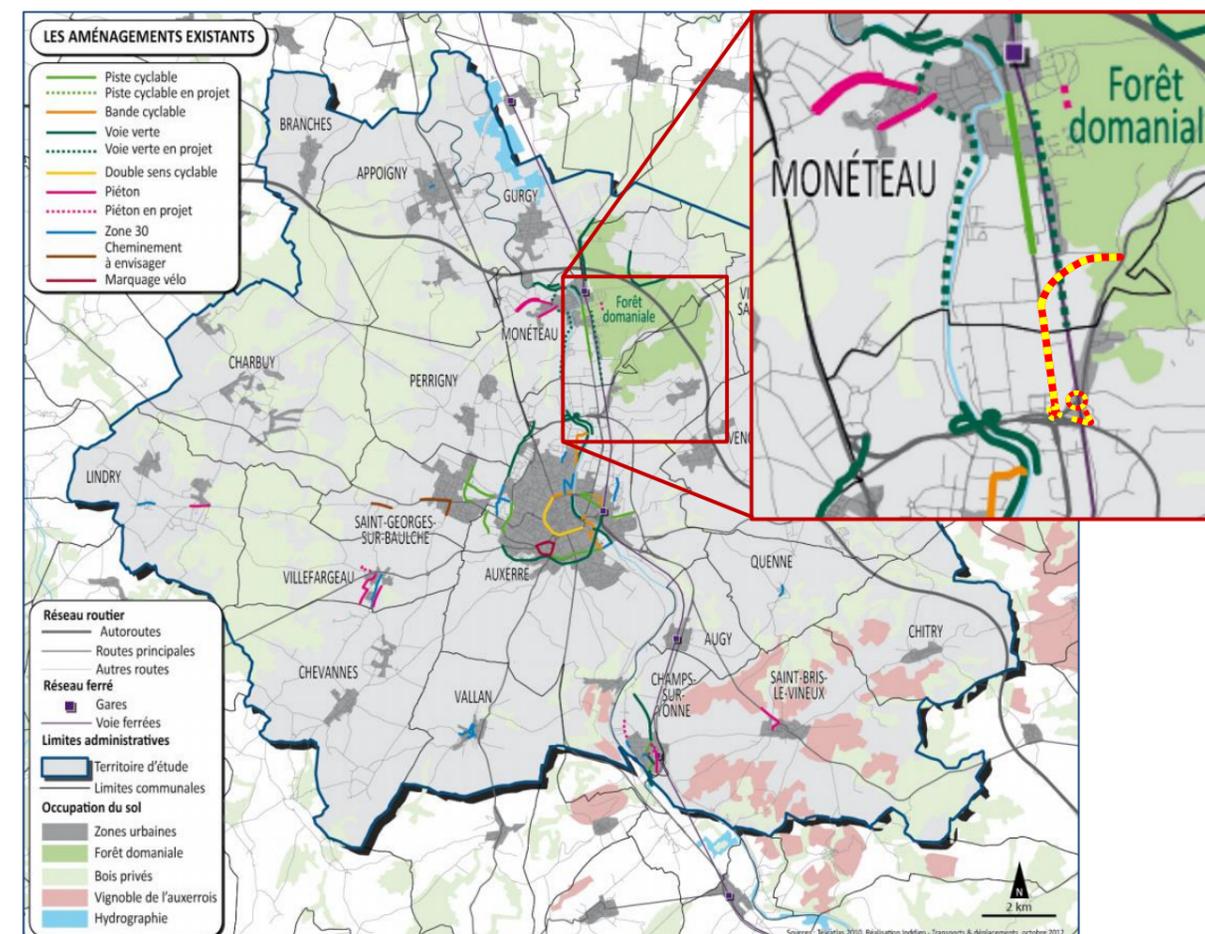
Dans le cadre du Tour de Bourgogne à vélo, parcours de près de 1 000 km d'itinéraires cyclables balisés, la vélo-route de l'Yonne, étape de jonction de 23,67 km entre le canal du Nivernais au sud (jusqu'à Auxerre) et le canal de Bourgogne au nord (début à Migennes) est en cours d'aménagement. Cette section passe par la rive gauche de l'Yonne au plus près du projet, longe par la rive gauche l'Yonne sur 23,67 km.

**Le projet est connecté à la vélo-route qui passe à environ 600 m à l'Ouest.**

Selon le Schéma Directeur Cyclable de la communauté de communes de l'Auxerrois (2014), des aménagements ponctuels ont été réalisés sur certaines communes de l'Auxerrois, et notamment à Monéteau sur la RD84, une piste cyclable sur trottoir longe la RD84 du centre-ville à l'intersection de la RD84 avec de la rue du Grand Hemont, à 375 m au nord du giratoire ouest du projet de barreau routier.

Le schéma directeur cyclable a notamment pour objectif de poursuivre le maillage cyclable du cœur urbain et d'assurer les liaisons fonctionnelles avec les centralités périphériques dont la liaison Auxerre/Monéteau.

**Les aménagements à destination des modes doux à l'échelle de l'Auxerrois**



Source : <https://www.auxerre.fr/Pratique/Stationnement-et-deplacement/Pistes-cyclables>

Le barreau neuf ne sera pas accessible aux piétons. 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.

### 3.6. Analyse de la compatibilité avec les documents d'urbanisme

Les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) sont des documents d'urbanisme fixant les normes de planification de l'urbanisme pour une commune (ou un groupement de communes). Ils établissent ainsi les principales règles applicables à l'utilisation du sol sur un territoire déterminé.

#### 3.6.1. Schéma de Cohérence Territorial du Grand Auxerrois

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

L'objectif de ce SCoT 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 est actuellement en cours d'élaboration, le diagnostic du territoire est achevé. Le document final devrait voir le jour en fin d'année 2019.

#### 3.6.2. Plan Local d'Urbanisme d'Auxerre

Le PLU de la commune d'Auxerre a été révisé et approuvé par délibération le 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.

Extrait du PADD du PLU d'Auxerre

- ⚡ Soutenir et accompagner l'électrification de la ligne Auxerre-Migennes
- 🚲 Soutenir la mise en œuvre du contournement Sud d'Auxerre
- Accompagner le projet de déviation de Jonches
- P Mettre en place des parcs de stationnement relais, aires de covoiturage
- 🚲 Organiser, au côté de l'Agglomération, la vélo-route
- 🚶 Inscrire dans le futur contrat d'agglomération la passerelle piétonne
- 🌿 Poursuivre l'aménagement de la coulée verte
- 🚶 Développer les déplacements piétons

Source : PLU de la commune d'Auxerre

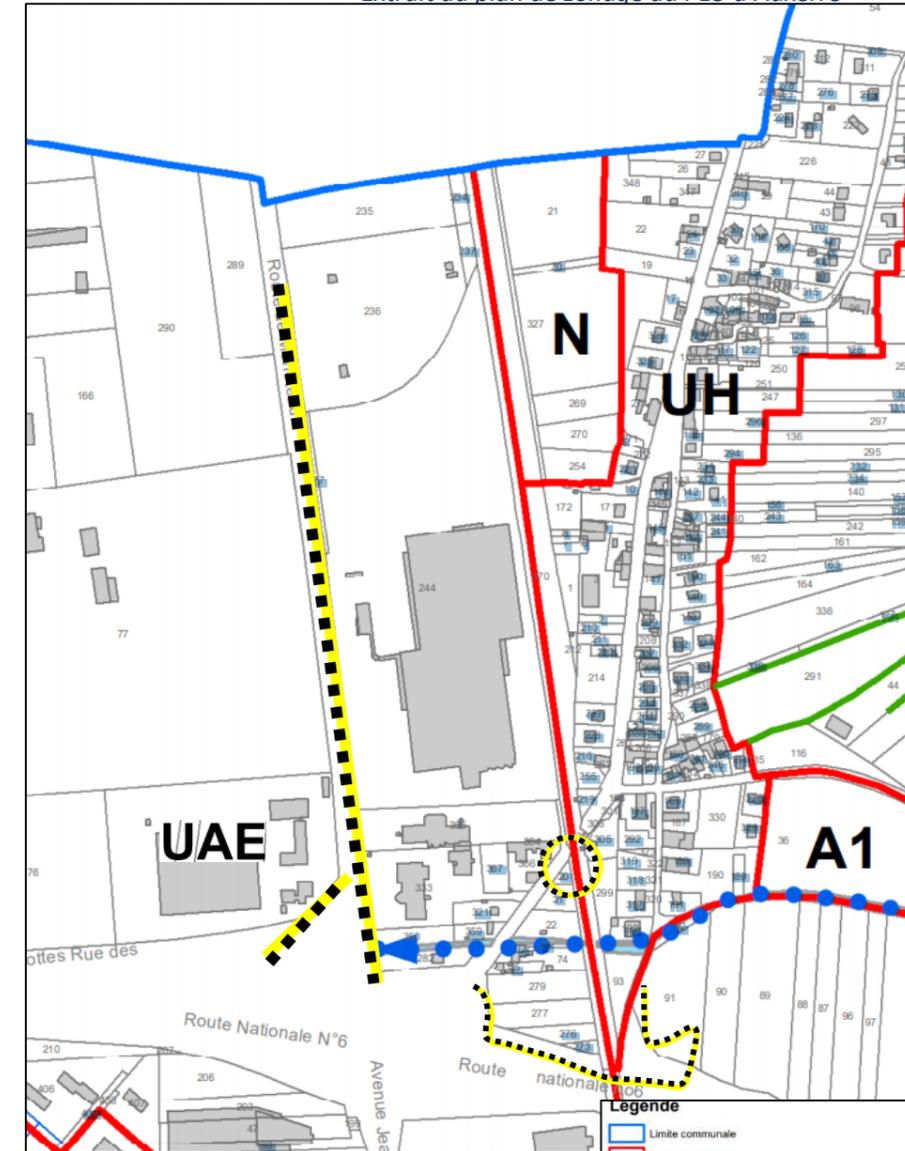


Le projet est donc compatible avec le PADD.

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 autorisées.

Extrait du plan de zonage du PLU d'Auxerre



Source : PLU de la commune d'Auxerre

Section concernée par les aménagements

Legende	
	Limite communale
	Limite de zone
	Emplacement réservé (article L.151-41 du Code de l'urbanisme)
	Espace boisé classé (article L.113-1 du Code de l'urbanisme)
	Espace vert protégé (article L.151-23 du Code de l'urbanisme)
	Espace vert protégé strict (article L.151-23 du Code de l'urbanisme)
	Zone humide (article L.151-23 du Code de l'urbanisme)
	Cône de vue
	Élément bâti remarquable (article L.151-19 du Code de l'urbanisme)
	Citoyenneté remarquable (article L.151-19 du Code de l'urbanisme)
	Alignement d'arbres (article L.151-23 du Code de l'urbanisme)
	Haie à préserver ou à créer (article L.151-23 du Code de l'urbanisme); Haie
	Corridor écologique (article L.151-23 du Code de l'urbanisme)
	Corridor écologique alluvial (article L.151-23 du Code de l'urbanisme)
	Projet de contournement Sud d'Auxerre : tracé indicatif (DUP en date du 11.04.2012)
	Projet de passerelle piétonne
	Ouvrage routier
<b>Zone concernée par le PPRN</b>	
	Les risques d'inondation : zone rouge
	Les risques d'inondation : zone bleue
	Les risques de glissement de terrain : zone jaune

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.

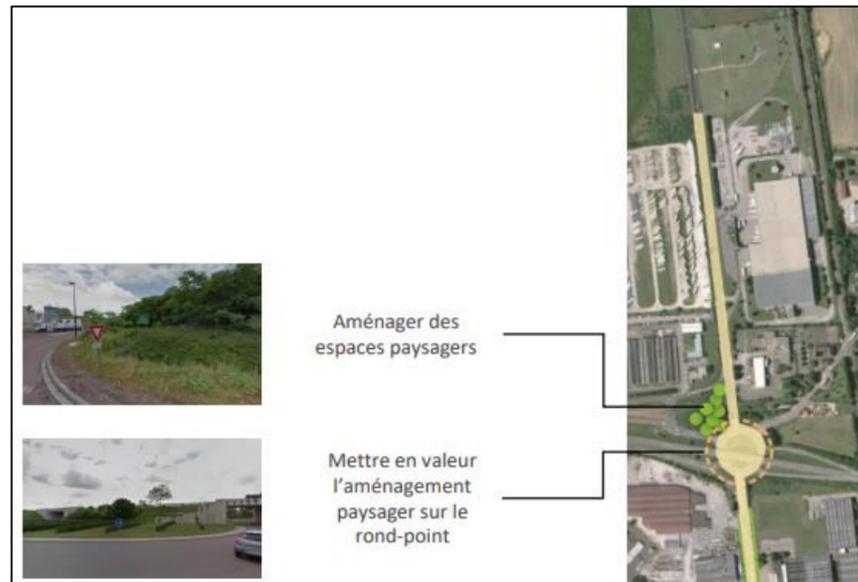
Le projet s'implante à plus de 5 m du corridor écologique alluvial et n'est donc pas concerné par les prescriptions associées aux corridors écologiques alluviaux.

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.

Extrait de l'OAP Entrée de ville de la route de Monéteau



Source : PLU de la commune d'Auxerre

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

**Le projet est compatible avec le PLU d'Auxerre.**

### 3.6.3. 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.

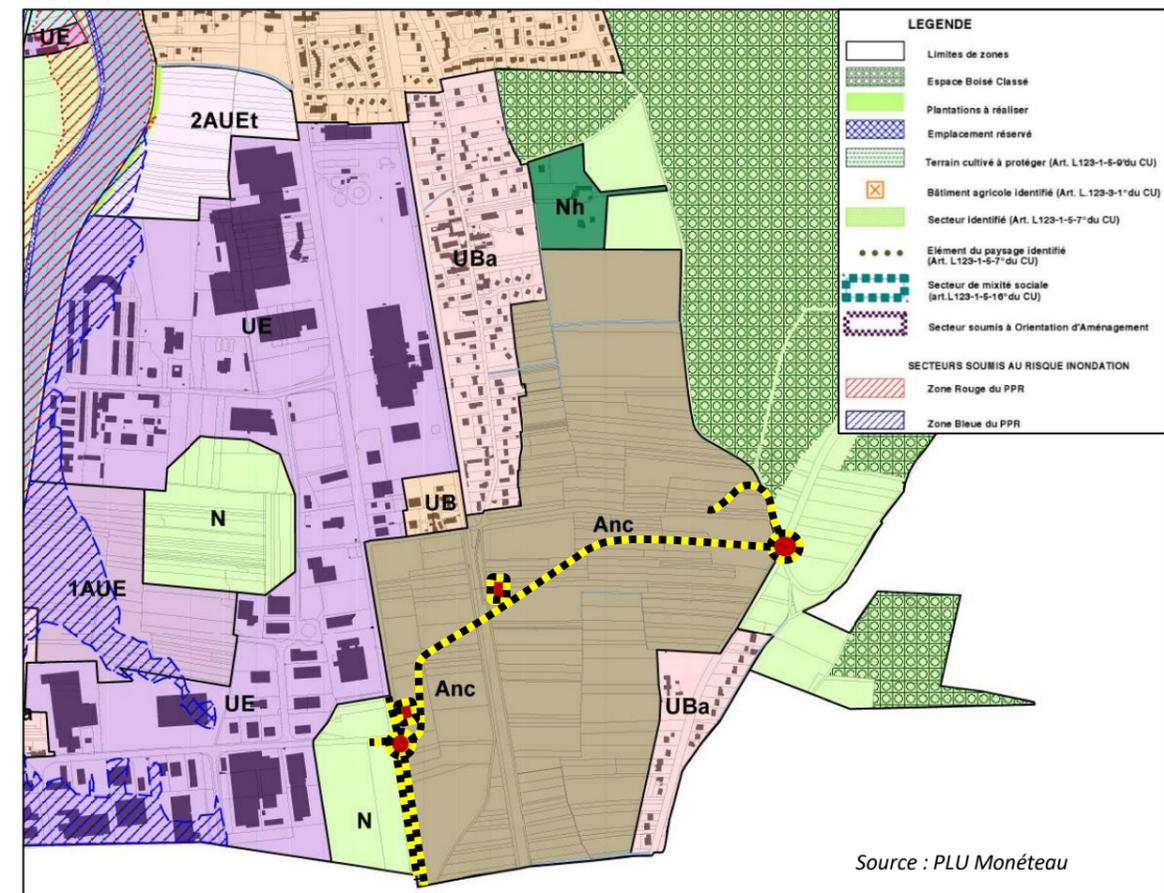
Le projet s'implante sur différentes zones selon le plan de zonage du PLU, en zone Anc (agricole) et en zone N (naturel). Il jouxte un Espace Boisé Classé à proximité du giratoire Est sur la RN77, mais ne l'intercepte pas.

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.**

Extrait du PLU de Monéteau



Source : PLU Monéteau

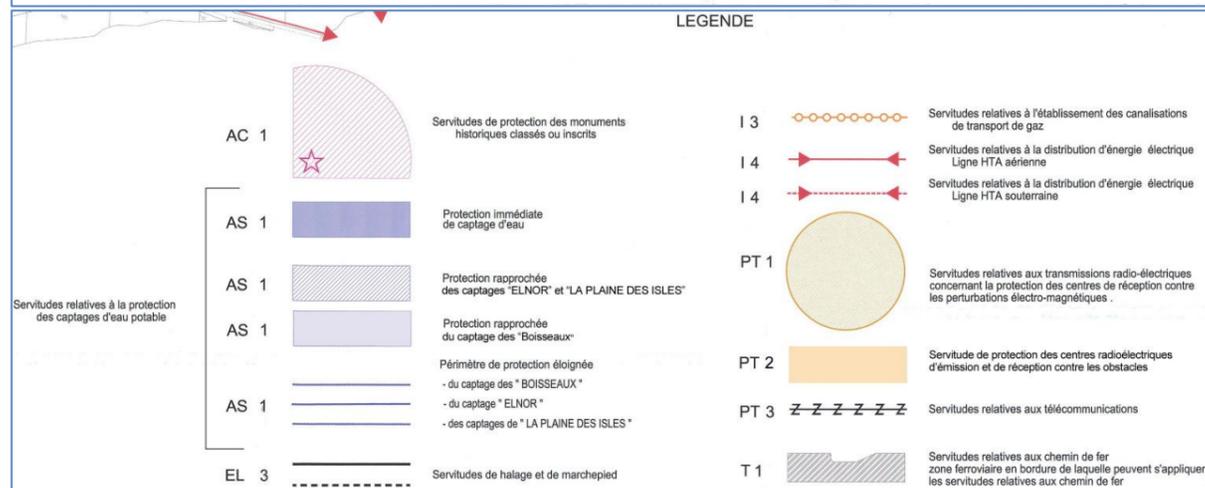
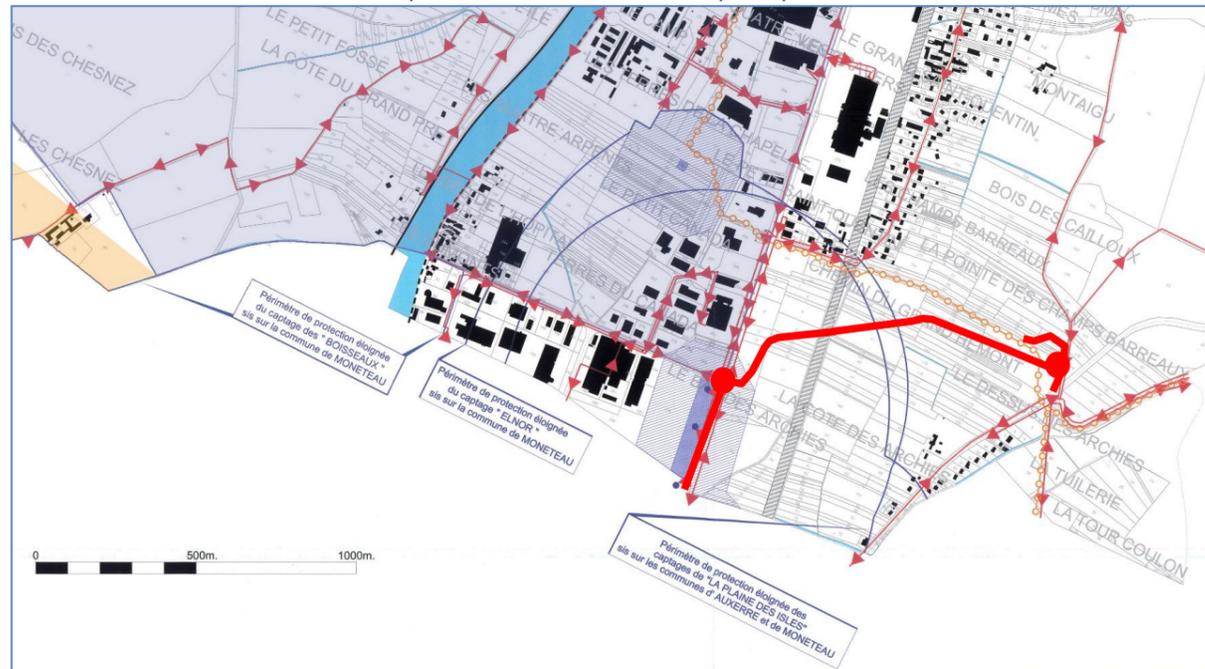
Selon le plan des Servitudes d'Utilité Publique, le projet est concerné par les périmètres de protection éloignée de captages d'alimentation en eau potable « Elnor » et « la Plaine des Isles ».

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 (ces éléments sont développés dans la partie 7.2.).

Extrait du plan des servitudes d'utilité publique du PLU de Monéteau

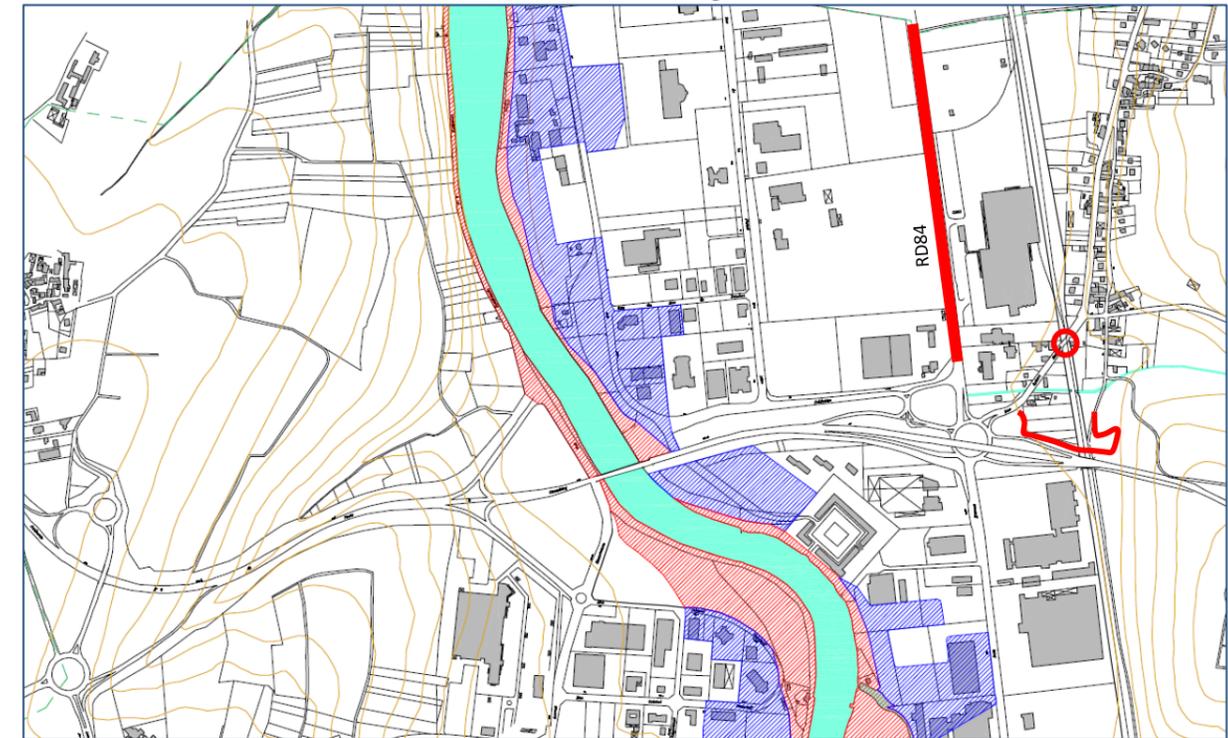


Source : PLU Monéteau

### 3.6.4. Plan de Prévention des Risques Naturels

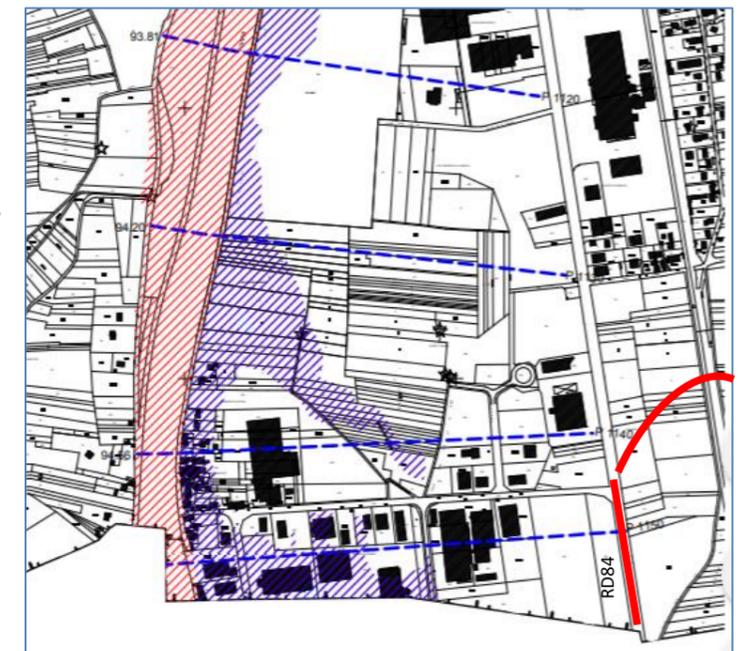
La commune d'Auxerre possède un Plan de Prévention des Risques Naturels prévisibles approuvé par arrêté préfectoral le 25 mars 2002. Selon la carte de zonage, le projet n'est pas concerné par les zones soumises à prescriptions.

Extrait de la carte de zonage du PPRN d'Auxerre

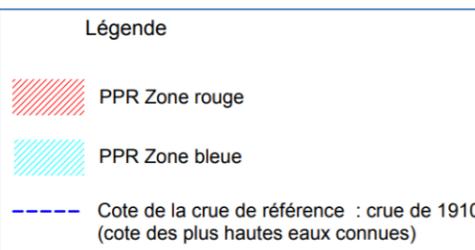


La commune de Monéteau possède également un Plan de Prévention des Risques Naturels prévisibles, approuvé par arrêté préfectoral le 27 décembre 2004. Selon la carte de zonage, le projet n'est pas concerné par les zones soumises à prescriptions.

Extrait de la carte de zonage du PPRN de Monéteau

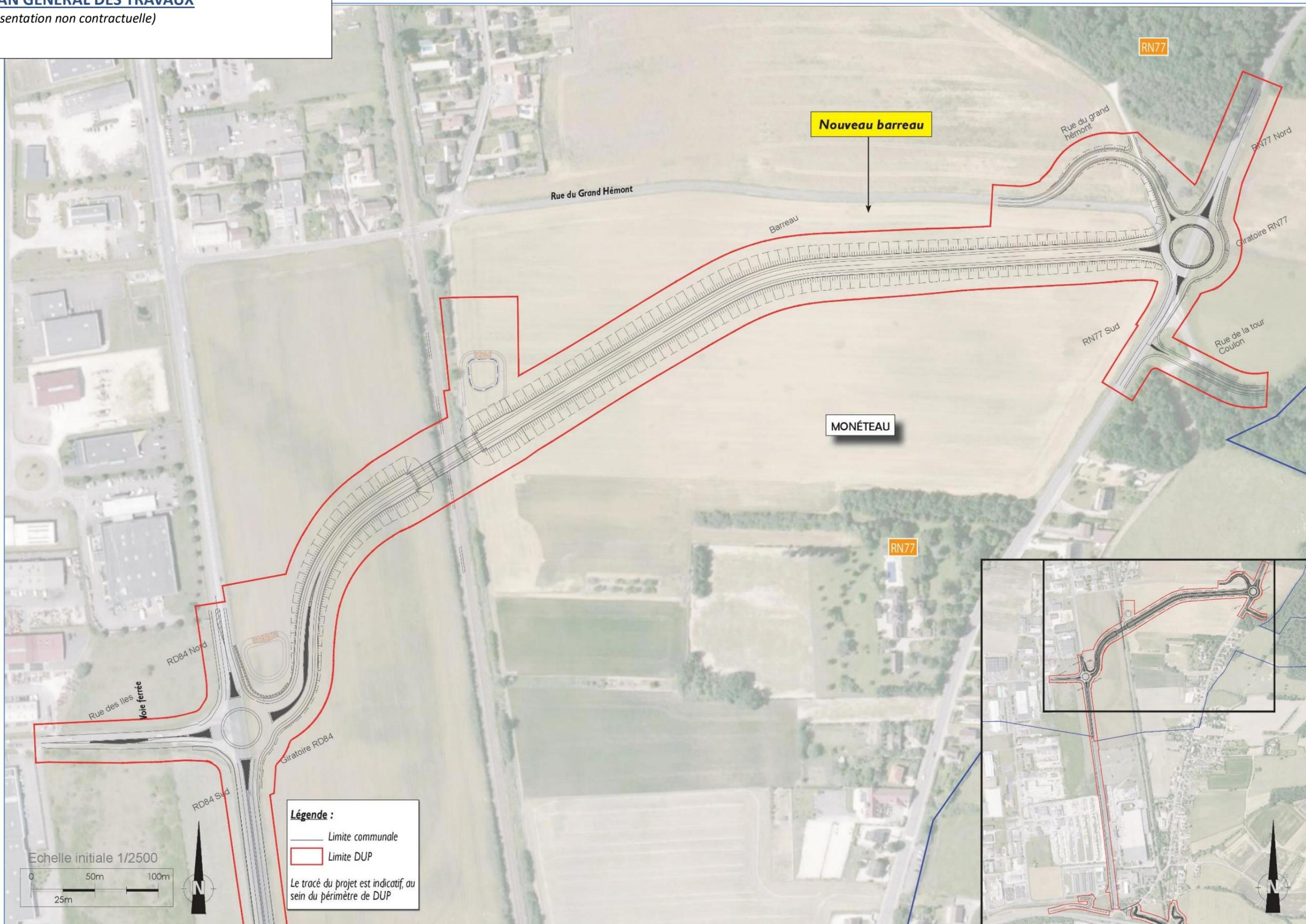


**Le projet est compatible avec les plans de prévention des risques naturels des communes d'Auxerre et de Monéteau.**



#### 4. PLAN GENERAL DES TRAVAUX

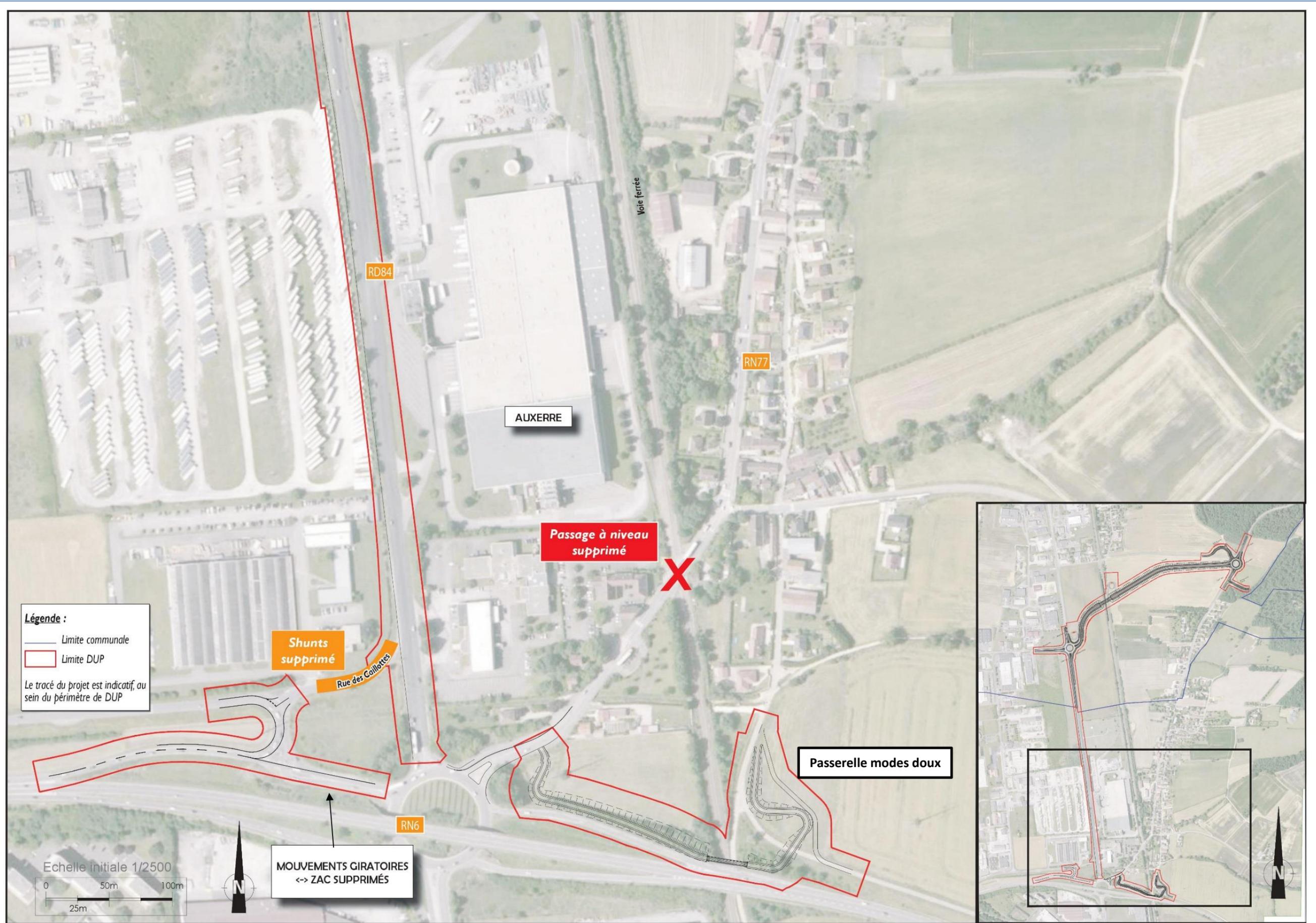
(Représentation non contractuelle)





**Légende :**  
 — Limite communale  
 [Red outline] Limite DUP  
 Le tracé du projet est indicatif, au sein du périmètre de DUP

Echelle initiale 1/2500  
 0 25m 50m 100m



## 5. CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DES OUVRAGES LES PLUS IMPORTANTS

La présentation des caractéristiques des ouvrages est établie sur la base d'un avant-projet sommaire et non d'études de conception détaillées. Les caractéristiques techniques présentées ne sont donc pas définitives et sont susceptibles d'être modifiées à la marge en fonction des diverses contraintes (techniques, financières, administratives...).

### 5.1. Caractéristiques géométriques

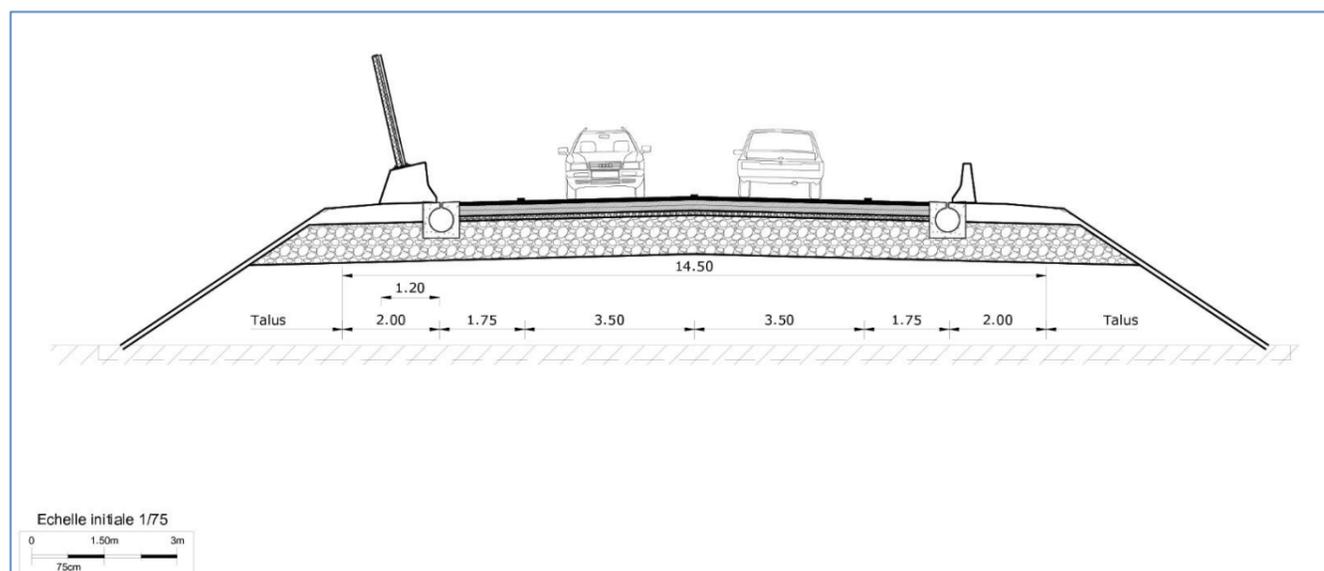
#### 5.1.1. Barreau routier

Les caractéristiques géométriques principales de ce tronçon sont établies selon le référentiel Aménagement des Routes Principales (ARP) défini par la circulaire ministérielle du 5 août 1994.

Le barreau nouvellement créé est une route bidirectionnelle et comprend donc 2 voies de circulation d'environ 3,5 m avec une bande dérasée (accotement) de 1,75m de part et d'autre de la voie. Ce barreau est en remblai sur une longueur d'environ 900 m. Il comprend une berme de 2 à 3 m selon les équipements à mettre en œuvre.

Selon la section considérée, il comportera également localement des protections acoustiques, de hauteur variant de 2m à 2,5m, mises en œuvre en accotement (les protections acoustiques sont développées dans la partie 7.4).

Barreau routier - Profil en travers



Conformément à la réglementation, la vitesse sera limitée à 70 km/h sur ce nouveau barreau.

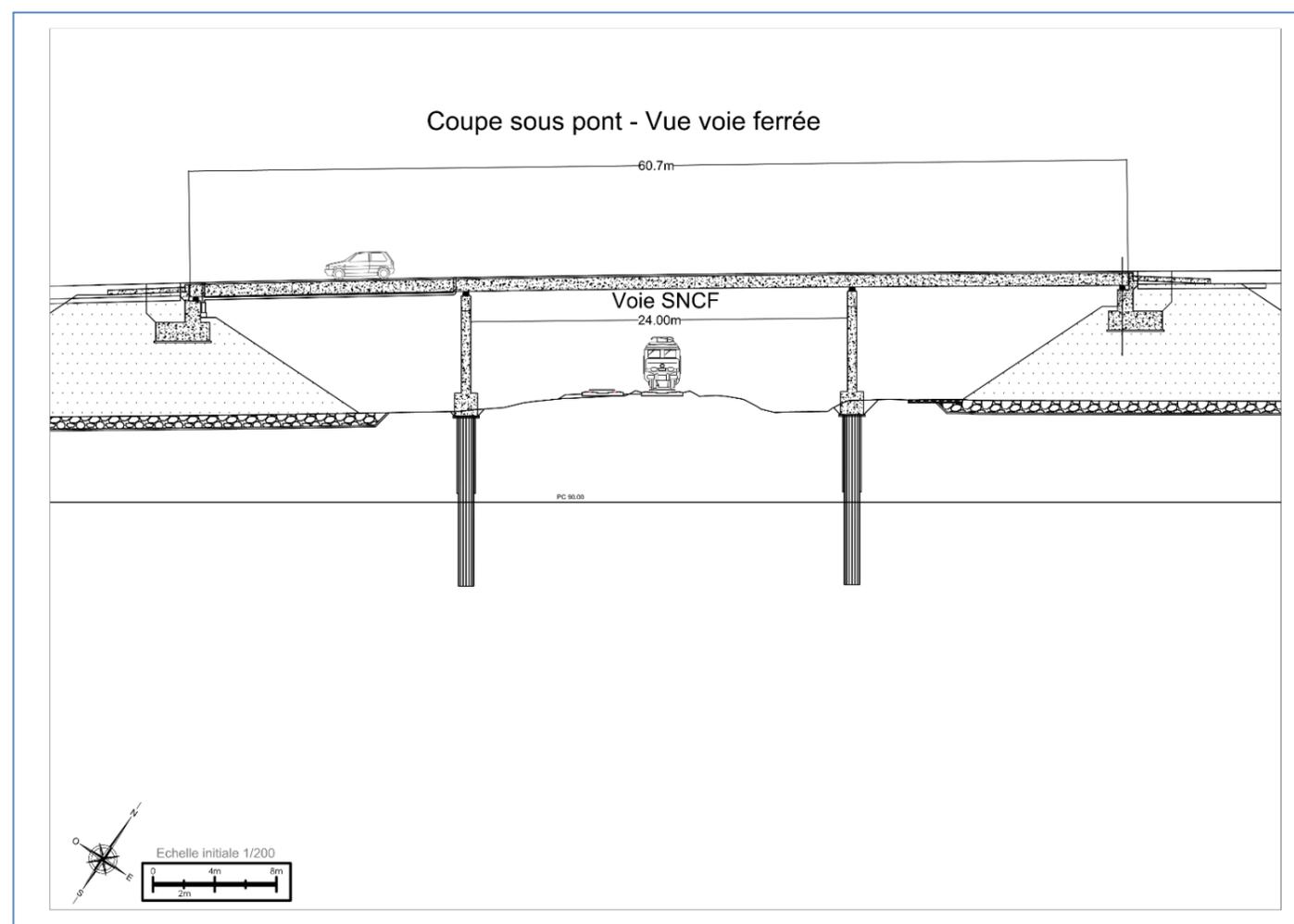
#### ■ Ouvrage d'art de franchissement de voies SNCF

Afin de permettre le franchissement de la voie ferrée, un ouvrage d'art sera aménagé. Il aura une longueur d'environ 61 m et d'une largeur de l'ordre de 15 m.

Cet ouvrage comprendra 3 travées afin de permettre de maintenir les fossés de part et d'autre de la voie, et un rétablissement agricole. Ces ouvertures seront également favorables aux déplacements des espèces faunistiques et terrestres.

La hauteur libre sous ouvrage est de 6,30 m.

Coupe de l'ouvrage



Des écrans acoustiques sont disposés de part et d'autre sur l'ouvrage qui seront prolongés côté Nord Est sur environ 200m. Ils seront d'une hauteur comprise entre 2m et 2,5 m de haut.

### 5.1.2. Mise à 2x2 voies de la RD84

Les caractéristiques géométriques principales de ce tronçon suivent le référentiel Voies Structurantes d'Agglomération – Conception des artères urbaines à 70km/h (Guide VSA 70).

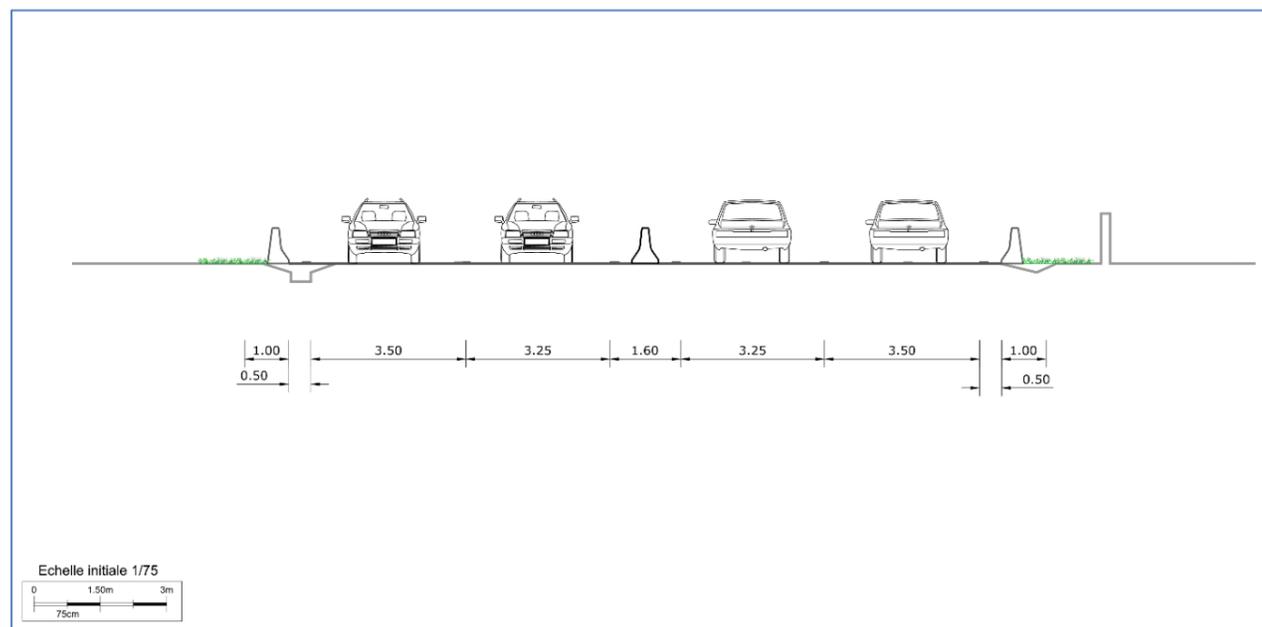
L'élargissement est prévu sur une longueur d'environ 1100 m. Le nouveau profil à 2 x 2 voies sera composé dans chaque sens d'une voie de droite de 3,50m de largeur et d'une voie de gauche de 3,25 m de largeur, avec un terre-plein central non franchissable de 1,60 m sur lequel est implanté un dispositif de retenu axial de type DBA.

De part et d'autre des voies, des accotements sont présents :

- ⇒ Bande dérasée de droite : 0,50m ;
- ⇒ Remblais ;
- ⇒ berme : 1,00m.

L'axe de la voie est repris afin de permettre de passer à un profil à 2x2 voies en limitant l'impact sur les parcelles adjacentes. La géométrie de la voie est conforme au référentiel VSA70.

RD84 en 2x2 voies - Profil en travers



Conformément à la réglementation, la vitesse sera limitée à 70 km/h sur cette section de la RD84.

### 5.1.3. Caractéristiques des carrefours giratoires

Les caractéristiques des échanges entre le barreau routier et les routes existantes sont réglementées par le Guide ministériel « Aménagement des carrefours interurbains sur les routes principales – Carrefours Plans » de décembre 1998. Le choix de réaliser des carrefours giratoires en extrémité du barreau est adapté au niveau de trafic attendu et permet de garantir la fluidité du trafic sur la RN77 et la RD84, tout en assurant l'intégration des échanges avec la zone d'activité et les zones urbaines à proximité.

#### 5.1.3.1. Giratoire RN77/Barreau

Ce giratoire présente les caractéristiques suivantes :

- Rayon extérieur : de l'ordre de 25m
- Nombre de branches : 4

#### 5.1.3.2. Giratoire barreau/RD84

Ce giratoire présente les caractéristiques suivantes :

- Rayon extérieur : de l'ordre 25m
- Nombre de branches : 4

#### 5.1.3.3. Giratoire RD84/RN6

Ce giratoire existant, dont certaines branches sont impactées et modifiées par le projet de requalification et mise à 2x2 voies de la RD84 (qui n'impacte par ailleurs pas les caractéristiques de l'anneau ni celles de la chaussée annulaire), présente les caractéristiques suivantes :

- Rayon extérieur : 40m (giratoire existant)
- Nombre de branches : 7 (nombre inchangé par rapport à la situation initiale)
- Bande franchissable et îlot central non modifiés par le projet

#### 5.1.4. Rétablissement des modes doux

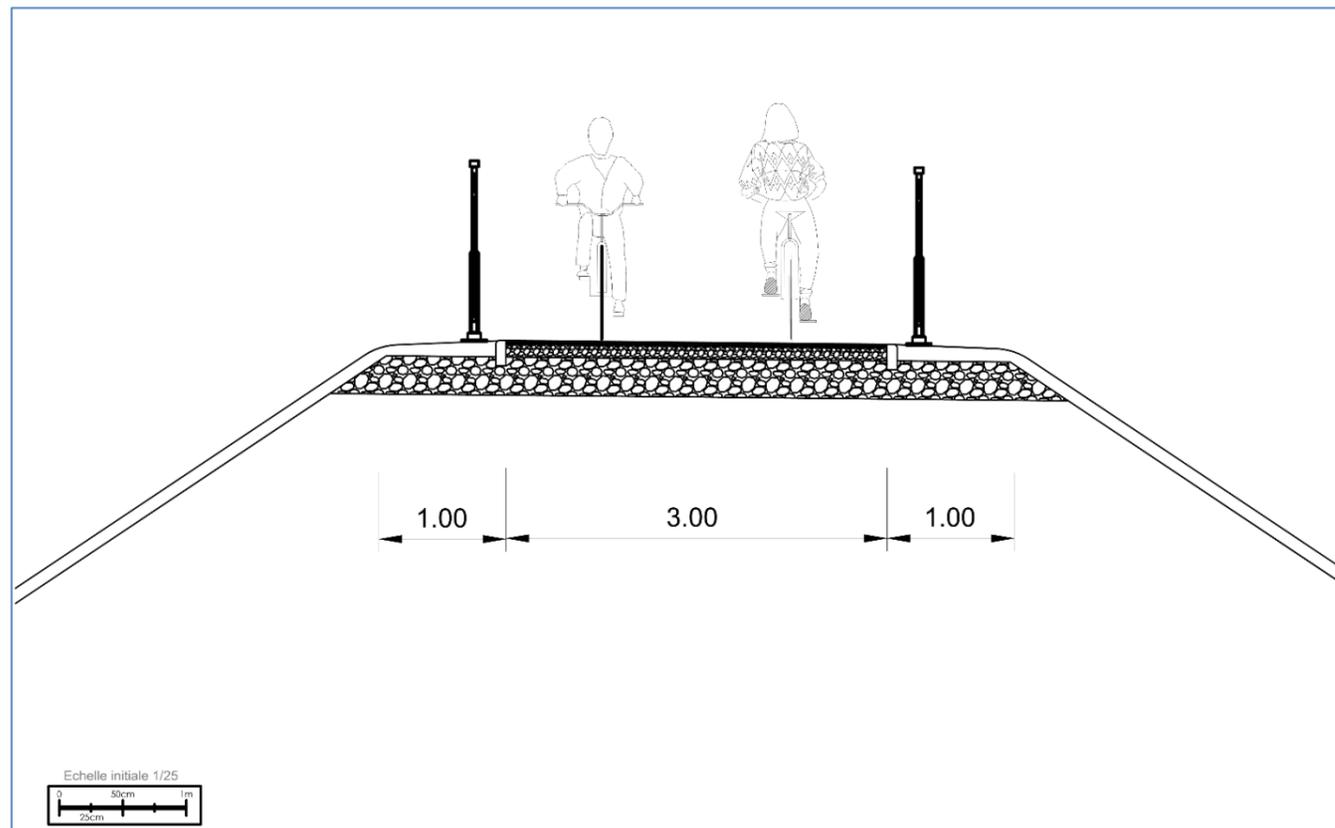
Le rétablissement des modes actifs est assuré par la création d'un passage supérieur de type passerelle piétonne permettant de traverser les voies ferrées en limitant les risques pour les usagers.

Le cheminement pour atteindre cette passerelle permet d'accueillir les piétons, les cyclistes et les personnes à mobilité réduite. Il reliera la rue des Monts d'Or à Auxerre sur un linéaire de l'ordre 400 m dans la rue Robert Rimbart (RN77 actuelle).

Pour cela, la pente maximum doit être inférieure à 5% (avec des paliers de repos aménagés tous les 10m si la pente est comprise entre 4% et 5%).

Ce rétablissement est étudié à proximité du passage supérieur de la RN6 afin de faciliter les échanges avec les chemins existants. La passerelle sera accolée à l'ouvrage de franchissement de la RN6 limitant ainsi son impact paysager.

*Cheminement piéton - Profil en travers type*



#### 5.2. Assainissement - Gestion des eaux pluviales

Le projet fera l'objet d'un dossier loi sur l'eau où seront précisés les dimensionnements des réseaux, des bassins et leur localisation précise. Au vu des enjeux avec la nappe souterraine exploitée (zone d'étude en partie dans des périmètres de protection de captage AEP), des échanges et un travail de concertation ont eu lieu avec l'hydrogéologue agréé pour prendre en compte la présence de la nappe.

##### 5.2.1. Principe de collecte des eaux de surface

Le principe consiste à ne pas mélanger les eaux des bassins versants naturels extérieurs et les eaux de ruissellement du barreau. Au vu de la présence de captages d'alimentation en eau potable au droit de la zone, l'infiltration sur site n'est pas admissible. De plus, 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.

##### ▪ 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.

##### ▪ Principe de 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.

##### ▪ Principe de collecte des eaux de surface de la RD84

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.).

### 5.2.2. Bassins de rétention

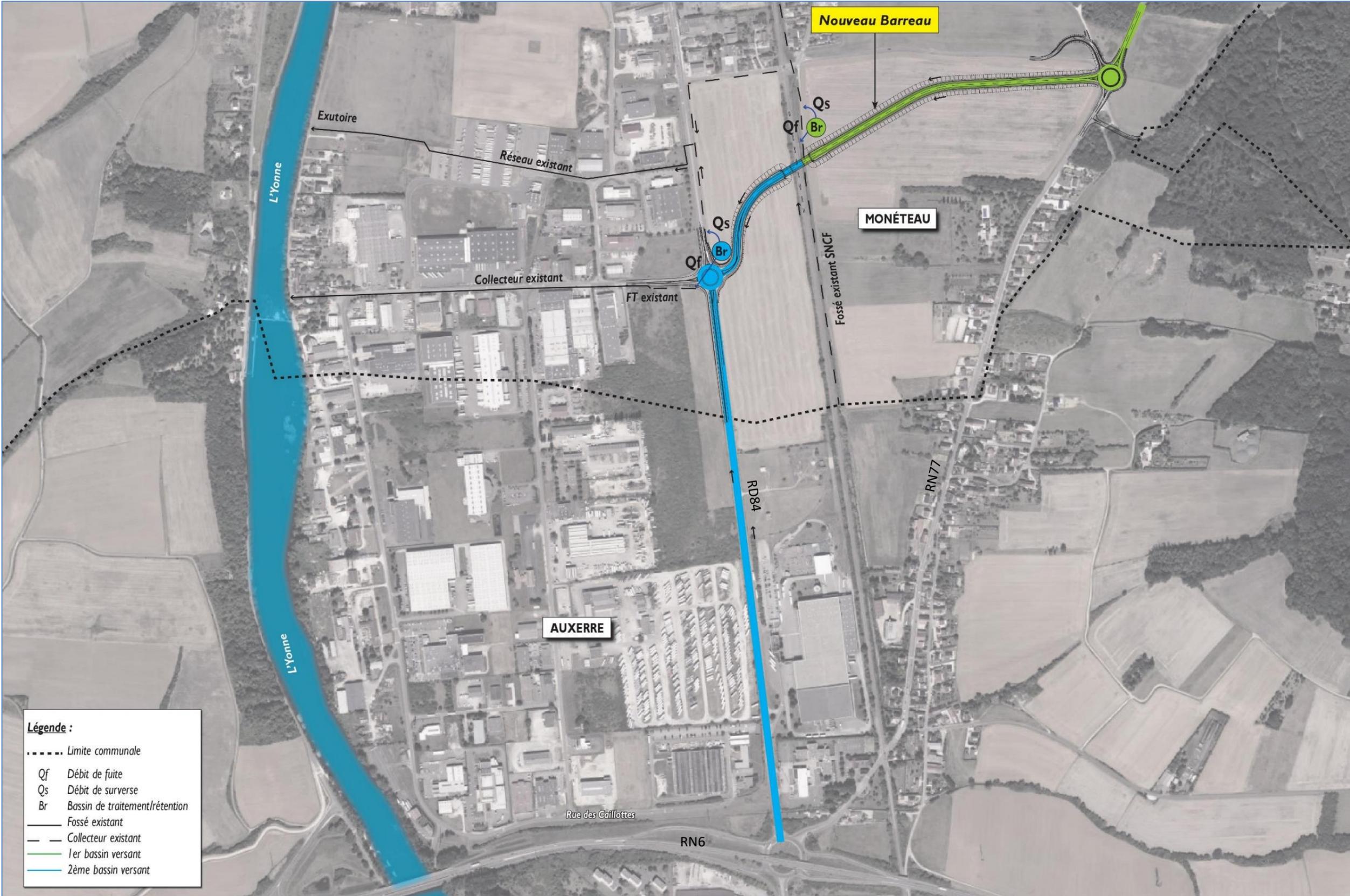
Les eaux de plateforme transiteront par des bassins de rétention, assurant également un rôle de traitement de la pollution chronique par la décantation des fines et le piégeage des hydrocarbures (cloison siphonide), le piégeage de la pollution accidentelle et le tamponnage des eaux avant rejet dans le milieu naturel.

En conformité avec les préconisations de la police de l'eau de l'Yonne, les bassins de rétention projetés auront une période de retour décennale, moyenne à long terme du nombre d'années séparant deux événements (source documentation sur la gestion des eaux pluviales MISEN 89) et un débit de fuite de l'ordre de 3 l/s/ha.

Dans le cadre de cette opération, au vu des bassins versants routiers, deux bassins de rétention seront créés :

- Un, à l'Ouest de la voie ferrée, d'un volume de l'ordre de 210 m<sup>3</sup> avec débit de fuite régulé par un orifice simple. L'exutoire de bassin est le fossé longeant la voie ferrée. Une convention d'étude pour ce rejet a été établie avec SNCF Réseau.
- Le second, à l'Est du futur carrefour giratoire RD84/barreau/rue des Isles. Le volume du bassin sera de l'ordre de 225 m<sup>3</sup> avec débit de fuite régulé par un régulateur de débit (débit fixe). L'exutoire de ce bassin est dans le réseau du parc d'activités « Terres du CANADA ». La régulation du débit devra faire l'objet d'une validation des services concernés ainsi que d'une convention de rejet avec le gestionnaire du parc.

Schéma d'assainissement proposé

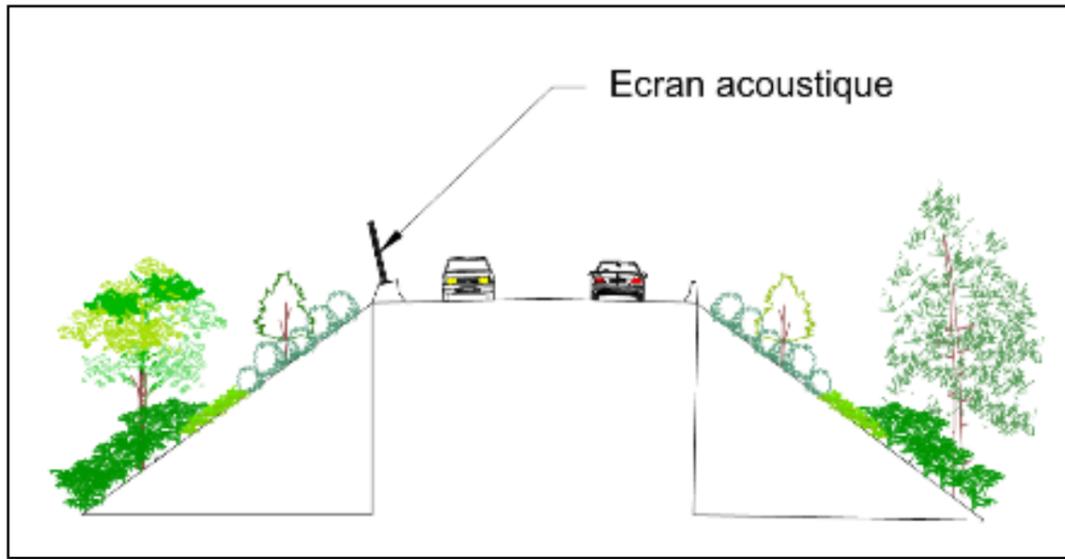


### 5.3. Aménagements paysagers

Les talus du nouveau barreau sont de hauteur importante afin de permettre le franchissement de la voie ferrée. L'intégration dans le paysage de ces talus sera favorisée par des aménagements paysagers.

Ainsi, des prairies fleuries seront implantées sur les talus ou surfaces non arborées. Des essences d'arbres locaux adaptés au biotope seront également privilégiées, notamment les plantations à entretien limité, tout en évitant les plantations de conifères qui sont fortement susceptibles d'être colonisés par les chenilles processionnaires. Dans le but de limiter les plantes envahissantes ou non désirées, les plants seront fixés sur du géotextile biodégradable. L'entretien sera ainsi limité et les zones resteront « propres ».

*Coupe du talus arboré de la RN 77 (dessin indicatif)*



Les essences ont été choisies pour permettre une bonne adaptation, en fonction :

- ✓ de leur présence spontanée aux alentours du site (région),
- ✓ de leur rusticité,
- ✓ de l'exposition prévisionnelle sur le talus (sec au sommet et frais et/ou humide au pied),
- ✓ de l'entretien à réaliser sur les plantations,
- ✓ de leur attractivité pour la faune,
- ✓ de l'esthétique du feuillage (partie passerelle).

Il n'est pas prévu d'aménagement paysager sur la RD84 actuelle dans le cadre de l'élargissement. En effet, cette section existante longe des zones agricoles et une zone industrielle. La covisibilité avec les riverains est très limitée. Le maître d'ouvrage a décidé de se concentrer sur les aménagements au niveau du nouveau barreau routier.

Plan indicatif des aménagements paysagers du barreau de déviation



Plan indicatif des aménagements paysagers du cheminement piéton



#### 5.4. Exploitation et entretien

##### Exploitation pendant la phase chantier

Le projet de déviation est principalement implanté sur des parcelles agricoles et implique le franchissement de la voie ferrée.

Les accès définitifs aux parcelles agricoles seront rétablis à l'issue des travaux. Lors de la phase chantier, des accès provisoires pourront être créés, si aucune solution alternative n'existe par ailleurs.

Concernant la RD84, les travaux de réaménagement à 2x2 voies seront menés sous circulation en conservant les fonctionnalités actuelles et les accès.

Ces travaux seront réalisés avant la mise en service de la déviation afin de disposer du profil en travers permettant d'accueillir le report de trafic de la RN77.

Le passage à niveau n°19 sera maintenu jusqu'à la mise en service des différents aménagements.

##### Exploitation après mise en service

A l'issue des travaux, la déviation sera exploitée par les services de la DIR Centre-Est, de même que la section recalibrée de la RD84, reclassée dans le Réseau Routier National.

L'itinéraire modes doux sera exploitée par la mairie d'Auxerre.

#### 6. APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES

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
<b>TOTAL TTC</b>	:	<b>18 500 000 € TTC</b>

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

## 7. ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

### 7.1. Hydrogéologie

#### ■ Présentation du contexte géologique et hydrogéologique

La zone d'étude se situe dans la plaine alluviale de l'Yonne qui entaille les formations du Jurassique supérieur et du Crétacé. Ces formations sont marquées par un faible pendage orienté vers le Nord-Ouest. Elles sont affectées par un système de failles associées à un accident majeur (faille d'Auxerre).

Le secteur est drainé par l'Yonne qui s'écoule vers le Nord. Les alluvions sont peu épaisses et soutiennent une nappe de faible puissance. L'impluvium de la nappe est associé aux affleurements sur les plateaux calcaires qui s'étendent au Sud de l'agglomération d'Auxerre. Les formations sont le siège de circulations karstiques dont certaines alimentent des sources parfois importantes en débit.

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.

De plus, le tracé du barreau de déviation entre la RN77 et la RD84 concerne en partie les périmètres de protection 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.

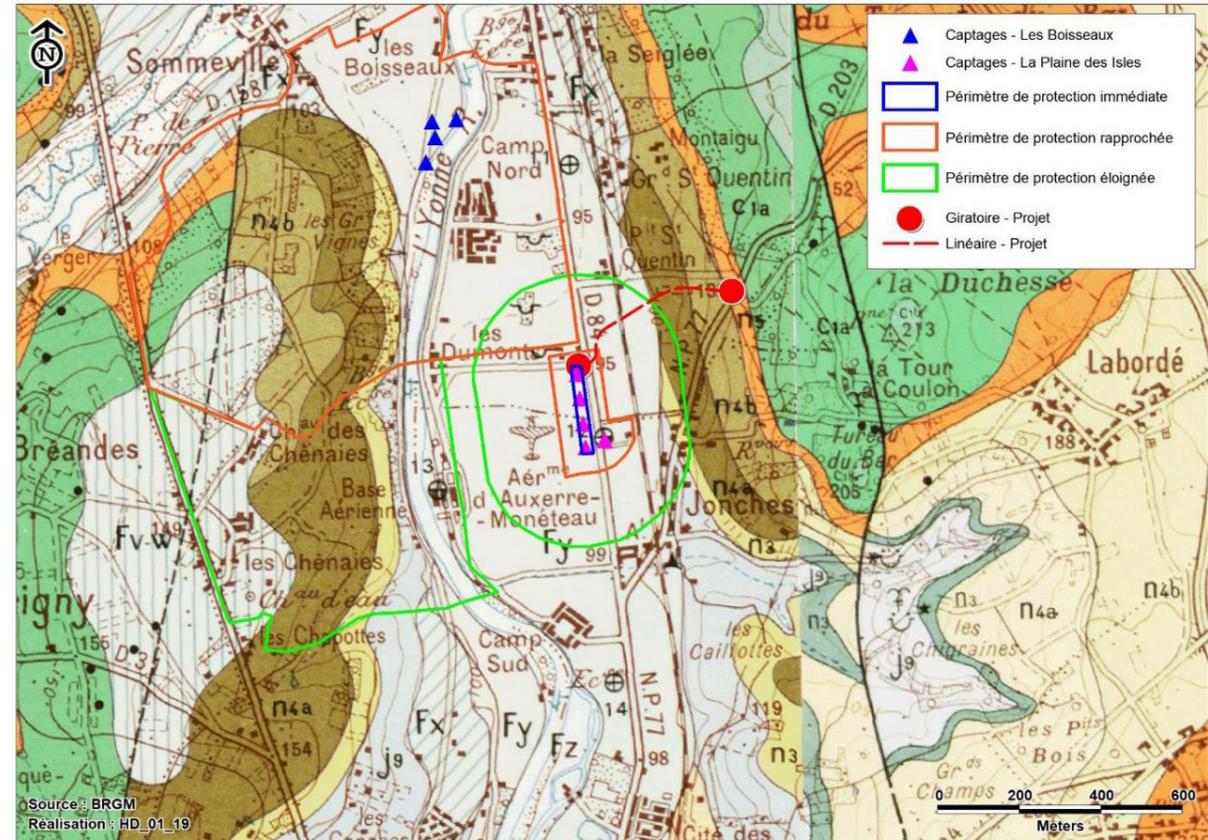
Le tracé proposé se situe dans un secteur de vulnérabilité importante et de nombreuses activités pratiquées dans la vallée de l'Yonne constituent des risques élevés de dégradation des eaux exploitées à des fins alimentaires. En effet, l'aquifère n'est protégé que par un faible manteau limoneux et la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

Les travaux prévus (fondations profondes, déblais, remblais) et l'assainissement sont susceptibles d'impacter la qualité des eaux souterraines et de compromettre l'alimentation en eau potable de l'agglomération auxerroise.

L'importance des champs captants situés dans un secteur très vulnérable aux pollutions anthropiques impose la prise de précautions significatives pour réduire les risques de pollution de cette ressource lors des travaux de création de la voirie et son utilisation ultérieure.

Ainsi, il est prévu de séparer les eaux pluviales du bassin versant naturel, des eaux de ruissellement de chaussée et de collecter de manière étanche ces dernières puis de les traiter avant rejet au milieu récepteur.

De plus, au vu des enjeux hydrogéologiques et de la présence de périmètres de protection de captage d'alimentation en eau potable, les travaux sont soumis, selon les arrêtés de DUP de ces captages, à l'avis d'un hydrogéologue agréé. Un avis a donc été demandé sur le projet (implantation, assainissement, fondation) et les modalités de réalisation des travaux.



Source : Expertise de l'hydrogéologue agréé en matière d'hygiène publique pour le projet de suppression du passage à niveau n°19 de Monéteau, Hubert DENUDT, janvier 2019

Selon l'expertise de l'hydrogéologue agréé réalisée en janvier 2019, compte tenu des risques importants de pollution des eaux captées et de l'impossibilité d'arrêter l'exploitation du champ captant des Boisseaux (celui de la Plaine des Isles étant actuellement à l'arrêt et ne pouvant être redémarré rapidement), des préconisations ont été formulées, complétées par celles de l'Agence Régionale de Santé.

**L'avis de l'hydrogéologue agréé est favorable sous réserve de la réalisation des aménagements préconisés au projet. L'ensemble de ces prescriptions sera respecté et détaillé dans le cadre de la procédure loi sur l'eau.**

## 7.2. Biodiversité

Une étude sur le milieu naturel au droit du projet a été menée et des relevés faunistiques et floristiques ont été réalisés afin de déterminer si des enjeux de biodiversité étaient présents sur site. Cette étude est en **annexe 5**.

### ■ Zonages réglementaires et d'inventaires

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

L'Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope (APPB) "Vallée de la Biche" est le plus proche et est localisé à 8 km au Nord-Ouest du projet. La ZNIEFF de type II "Forêt de Pontigny et Vallée du Serein" est la plus proche ; elle se situe à 11 km au Nord du projet. La ZNIEFF de type I "Thureau de Saint Denis", la plus proche, se situe à 4 km à l'Est du projet.

Le site Natura 2000 "Tourbière du Bois de la Biche", le plus proche, se situe à plus de 7km au Nord-Ouest du projet. L'incidence du projet sur la zone Natura 2000 sera évaluée dans le cadre de l'élaboration du dossier d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau.

### ■ Inventaires faune-flore au droit de la zone d'étude

Des inventaires ont été réalisés sur la zone pendant un cycle biologique par des écologues du GROUPE NOX du mois d'août 2017 au mois de juillet 2018 sur un périmètre élargi par rapport aux emprises projet.

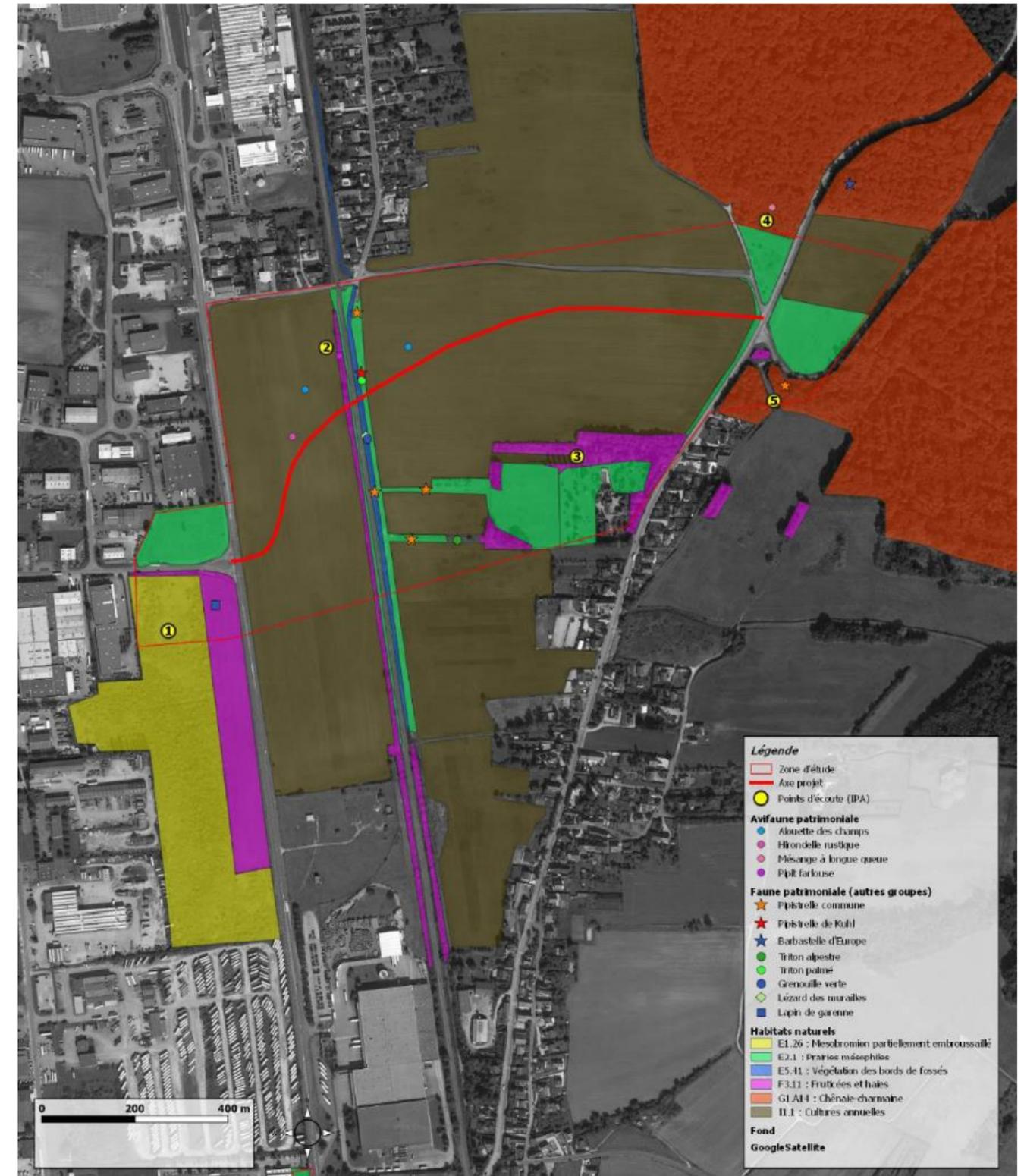
#### □ Habitats naturels et flore

Aucune espèce floristique protégée n'a été observée.

En termes d'habitat naturel, la majorité de la zone d'étude se situe en cultures annuelles (code EUNIS I1.1). Le seul intérêt est lié aux abords de la voie ferrée composé de prairies mésophiles (E2.1), de végétations de bords de fossés (E5.41) et de fruticées et de haies (F3.11).

Lors des premiers inventaires en 2017 et début 2018, une ripisylve côté ouest était présente, mais lors des inventaires de printemps et été 2018, cette dernière a été coupée.

Ces habitats ne sont pas des habitats d'intérêt communautaire, à l'exception du Mésobromion partiellement embroussaillé (E1.26) qui peut être assimilé à l'habitat d'intérêt communautaire 6210 « Pelouses sèches semi-naturelles et facies d'embuissonnement sur calcaires (*festuco-brometalia*) », mais qui n'est pas impactée dans le cadre du projet.



Source : Note enjeux biodiversité, Groupe NOX, octobre 2018

#### □ Enjeux faunistiques

##### Oiseaux

Les inventaires ont permis de recenser 31 espèces d'oiseaux potentiellement nicheuses sur la zone d'étude élargie, dont 25 sont protégées à l'échelle nationale.

La diversité spécifique dans l'aire d'étude n'est pas très élevée, mais correspond à ce que l'on peut observer dans ce type d'espace péri-urbain où les terres agricoles sont cultivées et enclavées entre routes fréquentées et voies ferrées.

La diversité au niveau du boisement est malgré tout faible. La majorité des espèces identifiées sont communes et typiques de la campagne bocagère.

Parmi les espèces rencontrées, quatre présentent un statut de conservation fort, le Pipit farlouse (*Anthus pratensis*), l'Hirondelle rustique (*Hirundo rustica*), la Linotte mélodieuse (*Carduelis cannabina*) et le Verdier d'Europe (*Carduelis chloris*). Six espèces présentent un enjeu de conservation modéré : l'Alouette des champs (milieux ouverts), le Gobemouche gris (milieux bocagers), les Roitelets (milieux boisés) et le Tarier pâtre.

Toutefois, les travaux ne présentent qu'un enjeu modéré à faible en raison de la faible superficie d'habitat forestier (quelques mètres linéaires) recensé dans la zone d'étude et à la forte fréquentation sur les habitats ouverts et bocagers.

Lors des inventaires hivernaux, 21 espèces d'oiseaux ont été identifiées dont 15 espèces sont protégées nationalement comprenant une espèce déterminante ZNIEFF en Bourgogne, le Pipit farlouse. Cette espèce a été observée dans les cultures. La zone d'étude est principalement constituée de terres cultivées peu propices à l'hivernage des oiseaux et la halte migratoire, du fait d'une nourriture peu abondante. De plus, elles sont entourées de routes fréquentées pouvant déranger de l'avifaune hivernante.

La plus grande biodiversité hivernale se concentre au niveau de la trame bocagère (haies, vergers, boisement) à l'écart de la route. En effet, ces habitats offrent une zone refuge pour l'alimentation et le repos.

L'enjeu de la zone d'étude pour l'avifaune hivernante est faible.

Des mesures seront mises en place vis-à-vis de l'avifaune :

- Défrichage en période favorable (en dehors de la période de nidification qui a lieu entre le 15 avril et 15 août)
- Aménagement paysager (plantation de haies) pour compenser la suppression des haies aux abords du talus

##### Mammifères

Plusieurs espèces ont été observées (Chevreuil, Lièvre, Lapin de garenne, Hérisson, Sanglier, Renard et Blaireau) au droit de la zone d'étude. Elles sont toutes chassables, à l'exception du Hérisson qui est protégé. L'enjeu est faible pour ce groupe.

##### Entomofaune

De nombreuses espèces ont été contactées aux abords des fossés de la voie ferrée, mais aucune n'est protégée et ne présente d'enjeu. Le projet n'aura pas d'incidence sur ce groupe d'espèces.

##### Chiroptères

Plusieurs espèces de chauve-souris ont été observées : Pipistrelles commune et de Kuhl. Les haies représentent des guides pour les chiroptères, qui les utilisent pour leurs déplacements entre leurs gîtes (habitations) et leurs sites de chasse (jardins résidentiels et forêt au Nord du site).

Seulement quelques arbres favorables au gîte des chiroptères ont été identifiés mais ils sont situés en dehors des emprises du chantier.

D'autres espèces de chauves-souris ont été observées dans les boisements à l'est de la zone d'étude.

##### Reptiles

Seul le Lézard des murailles a été observé aux abords de la voie ferrée. Les impacts du projet vis-à-vis de cette espèce sont assez limités au vu de l'emprise de section impactée le long de la voie ferrée.

L'enjeu est jugé faible pour ce groupe d'espèces, le corridor étant maintenu sous la voirie. En phase d'exploitation, le projet n'aura pas d'incidence. En phase chantier, le risque sera lié à la destruction d'individus.

##### Amphibiens

Plusieurs amphibiens ont été observés, au niveau du fossé Est de la voie ferrée. Les espèces contactées sont le Triton alpestre, le Triton palmé et le complexe des Grenouilles vertes pouvant compter la Grenouille rieuse, la petite grenouille verte et la Grenouille commune.

L'impact du projet est surtout lié à la phase chantier qui implique un busage des fossés. Des mesures seront mises en œuvre pour réduire l'incidence telles que :

- Adaptation du calendrier du chantier ;
- Filets à batraciens pour limiter leur intrusion au sein de la zone de chantier.

Le corridor étant maintenu en phase d'exploitation, le projet n'aura pas d'incidence sur ce groupe en termes de déplacement.

#### ■ **Corridors écologiques**

D'après le Schéma de Cohérence Ecologique (SRCE) de Bourgogne, la zone d'étude se situe en zone de culture. C'est au sein de massifs boisés que se font la plupart des déplacements.

Suite aux inventaires de terrain, les corridors de déplacement sont localisés au niveau des fossés le long de la voie ferrée et au sein des boisements.

Le projet de déviation et donc la réalisation de l'ouvrage de franchissement aura une incidence sur les corridors de déplacement le long de la voie ferrée. Des aménagements paysagers sont prévus ainsi que le maintien à ciel ouvert du fossé pour maintenir le corridor de déplacement.

#### ■ **Conclusion**

Au vu des enjeux et des mesures envisagées, il n'est pas nécessaire de déposer un dossier de dérogation au titre des espèces protégées sous réserve de respecter les mesures de réduction indiquées.

### **7.3. Déplacements**

Le projet va modifier les circulations et les trafics sur les voiries RD77, RD84 et le barreau créé au niveau de Jonches et de Moneteau.

Ces modifications auront une incidence sur le trafic supporté par les voies et le temps de parcours des usagers.

En effet, la fermeture du passage à niveau va engendrer un trafic très faible au sein du bourg de Jonches (rue Robert Rimbart) qui va devenir une impasse apaisée, avec un trafic journalier maximum de 1 000 véh/jour. Pour ces habitants et ceux de Laborde voulant se rendre à Auxerre, la distance sera augmentée de l'ordre de 3,3 km maximum et 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 élargie à 2x2 voies pour absorber l'ensemble du nouveau flux (RD77 et accès sud de la zone industrielle).

Afin de maintenir une liaison modes doux, entre Jonches et le Parc d'Activités, une passerelle modes doux sera aménagée au-dessus de la voie ferrée au sud du bourg de Jonches, entre la rue des Monts d'Or et l'ancienne RN77.

#### 7.4. Acoustique

Afin d'appréhender les nuisances sonores, une étude acoustique a été réalisée sur le site en 2017 par ACOUPHEN, en **annexe 4**.

L'étude comporte un diagnostic acoustique précis de la situation actuelle dans le périmètre de l'étude et notamment aux abords de l'actuel passage à niveau mais également au droit du futur barreau routier. Elle vise à définir les impacts acoustiques (positifs et négatifs) du projet.

L'étude a été menée selon 2 phases distinctes :

- Phase 1 : Ambiance initiale : Campagne de mesures acoustiques – Modélisation acoustique en situation actuelle
- Phase 2 : Modélisation acoustique de deux variantes et mise en évidence des impacts acoustiques prévisibles

#### Etat initial

Une campagne de mesures a été réalisée sur le site. Elle comprenait 3 points fixes (PF) de 24 heures et de 2 prélèvements de plus courte durée (30 minutes). Les mesures ont été réalisées **du jeudi 5 janvier au vendredi 6 janvier 2017**.

Le tableau suivant présente une synthèse des résultats de mesures, le niveau sonore global (toutes sources de bruit confondues) et la contribution ferroviaire pour les deux périodes réglementaires 6h-22h et 22h-6h pour les points fixes PF1, PF2 et PF3 ainsi que les valeurs diurnes recalées pour les prélèvements de points mobiles (PM), PM1 et PM2.

Réf. Point	Période	Niveau sonore LAeq global	Contribution ferroviaire	Résiduel	Ecart Jour/ Nuit
PF1	6h-22h	49,0	41,5	48,0	6,0
	22h-6h	42,5	32,4	42,0	
PF2	6h-22h	67,0	/	/	8,0
	22h-6h	59,0	/	/	
PF3	6h-22h	58,5	53,7	57,0	9,5
	22h-6h	49,5	45,8	47,5	
PM1	diurne	55,0	/	/	
PM2	diurne	66,0	/	/	

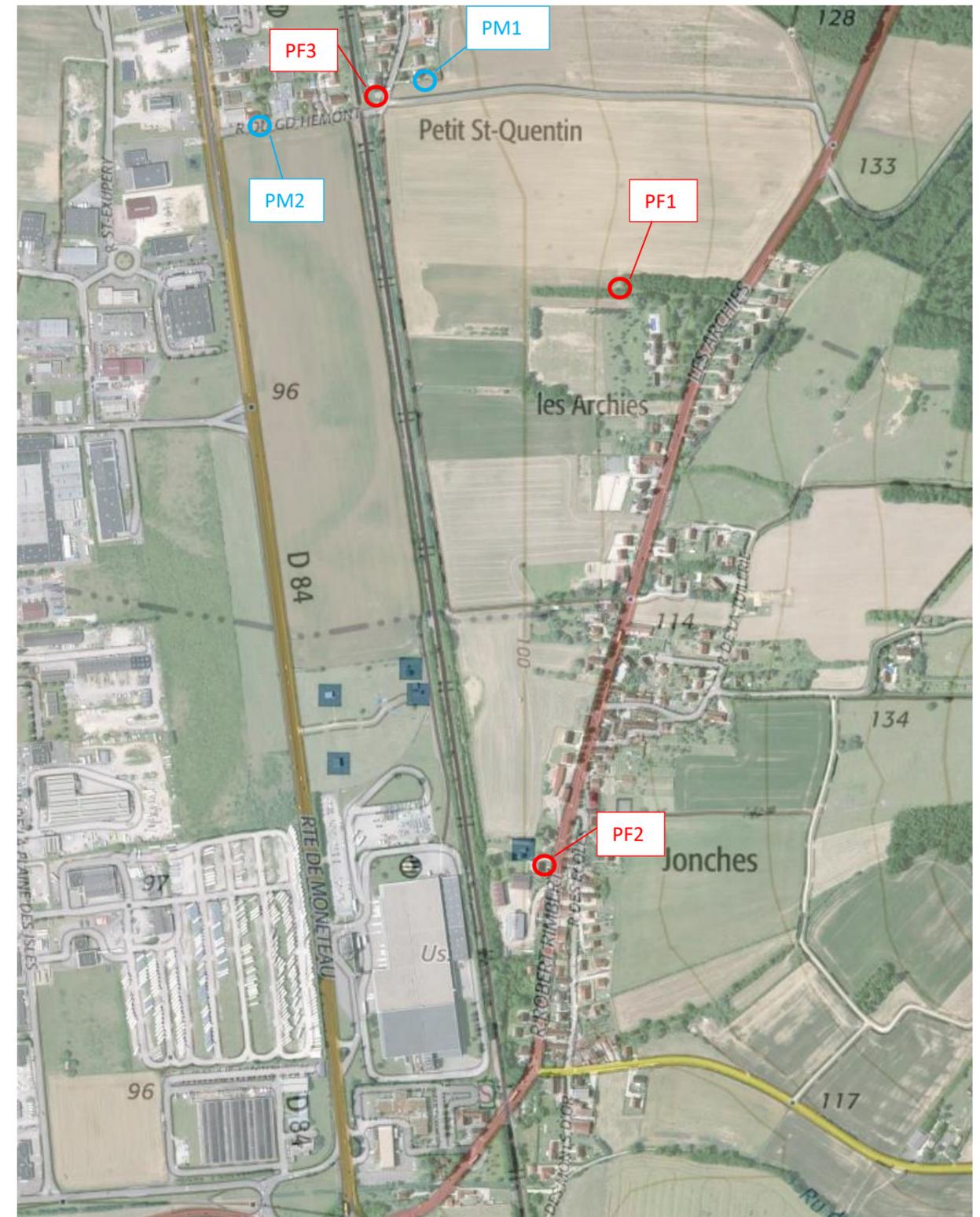
Source : Etude acoustique, suppression passage à niveau n°19 à Jonches, ACOUPHEN, 2017

Les niveaux constatés au PF1, PF3 et PM1 correspondent à une ambiance modérée (niveaux sonores inférieurs à 60 dB(A) de jour et à 55 dB(A) de nuit). Tandis que les niveaux relevés au niveau du PF2 et au PM2 correspondent à une ambiance non modérée de jour (niveaux sonores supérieurs à 65 dB(A) de jour et à 60 dB(A) de nuit). La principale source de bruit est la circulation sur la RN77 au niveau du PF2 et la circulation sur la RD84 pour le PM2.

On constate également que l'écart jour nuit est supérieur à 5 dB(A), ce qui indique que la période prépondérante pour déterminer l'impact acoustique du nouveau barreau est la période jour.

Des modélisations des niveaux sonores ont été effectuées sur l'ensemble du périmètre à partir de données trafic, décrites dans l'étude en **annexe 3**.

Localisation des points de mesures



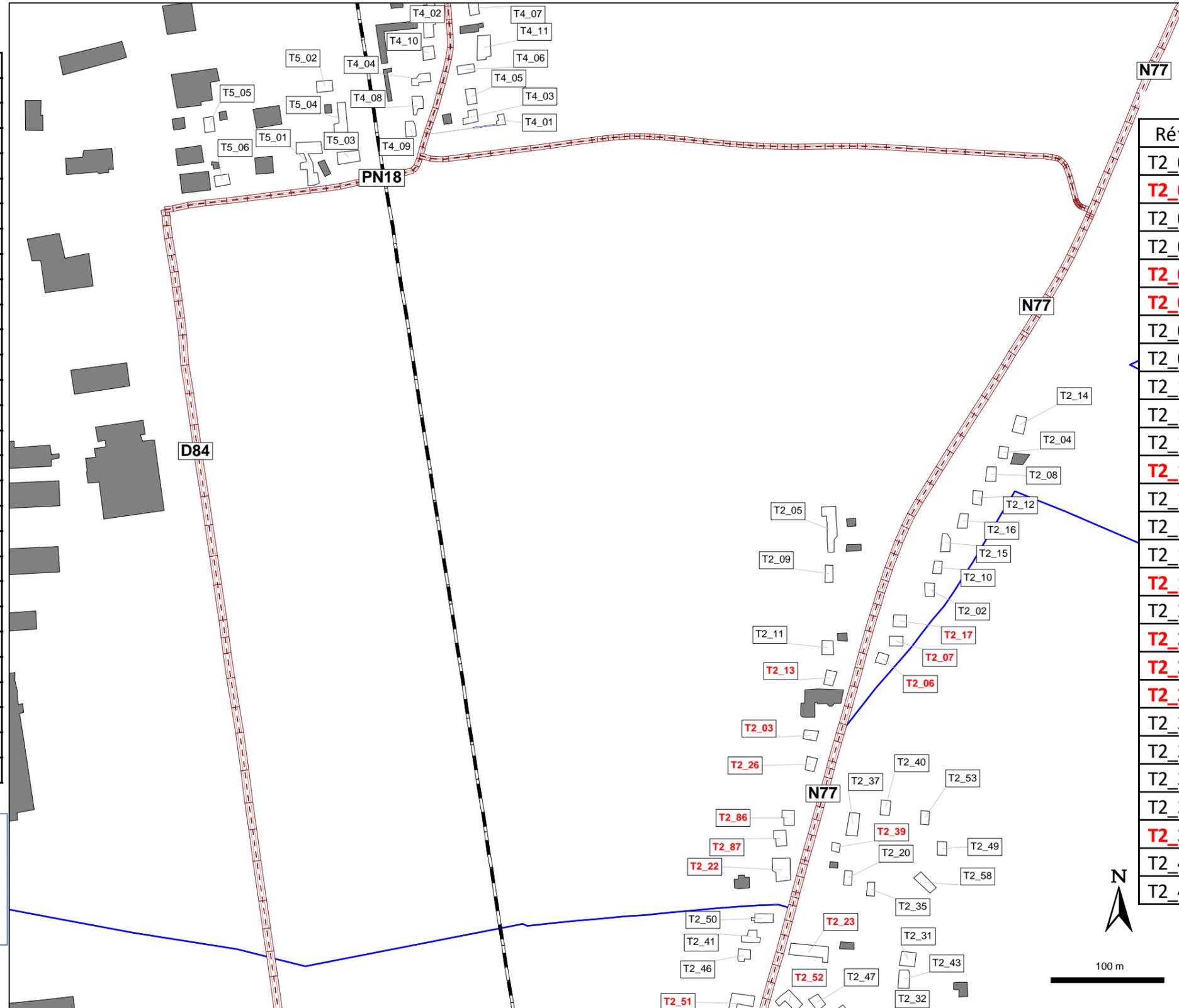
Source : Etude acoustique, suppression passage à niveau n°19 à Jonches, ACOUPHEN, 2017

Niveaux sonores en façade en situation actuelle

Réf.	LAeq en dB(A)	
	6h-22h	22h-6h
T2_43	55,0	48,5
T2_46	64,0	57,0
T2_47	60,5	53,5
T2_49	52,5	46,0
T2_50	62,0	55,0
<b>T2_51</b>	<b>69,5</b>	<b>62,5</b>
<b>T2_52</b>	<b>69,0</b>	<b>62,0</b>
T2_53	56,0	49,0
T2_58	52,5	46,5
<b>T2_86</b>	<b>66,5</b>	59,5
<b>T2_87</b>	<b>66,0</b>	59,0
T4_01	52,0	44,5
T4_02	57,5	46,5
T4_03	55,5	47,5
T4_04	55,0	46,5
T4_05	53,0	44,5
T4_06	55,5	46,0
T4_07	53,5	44,0
T4_08	55,0	46,0
T4_09	56,5	48,5
T4_10	53,5	44,5
T4_11	53,0	44,5
T5_02	53,5	46,5
T5_03	58,5	51,0
T5_04	55,0	48,0
T5_05	52,0	44,5
T5_06	61,5	54,0

Réf.	LAeq en dB(A)	
	6h-22h	22h-6h
T2_02	62,5	55,5
<b>T2_03</b>	<b>66,0</b>	59,0
T2_04	59,5	52,5
T2_05	58,5	52,0
<b>T2_06</b>	<b>68,0</b>	<b>61,0</b>
<b>T2_07</b>	<b>65,5</b>	58,5
T2_08	62,0	55,0
T2_09	58,5	51,5
T2_10	63,0	56,0
T2_11	63,5	57,0
T2_12	60,5	53,5
<b>T2_13</b>	<b>66,5</b>	<b>60,0</b>
T2_14	63,0	56,0
T2_15	63,0	56,0
T2_16	62,0	55,0
<b>T2_17</b>	<b>66,5</b>	59,5
T2_20	60,0	53,5
<b>T2_22</b>	<b>70,0</b>	<b>63,0</b>
<b>T2_23</b>	<b>71,0</b>	<b>64,0</b>
<b>T2_26</b>	<b>68,0</b>	<b>61,0</b>
T2_31	56,0	49,5
T2_32	54,0	47,5
T2_35	56,0	49,0
T2_37	62,5	55,5
<b>T2_39</b>	<b>65,5</b>	58,5
T2_40	61,0	54,0
T2_41	64,0	57,5

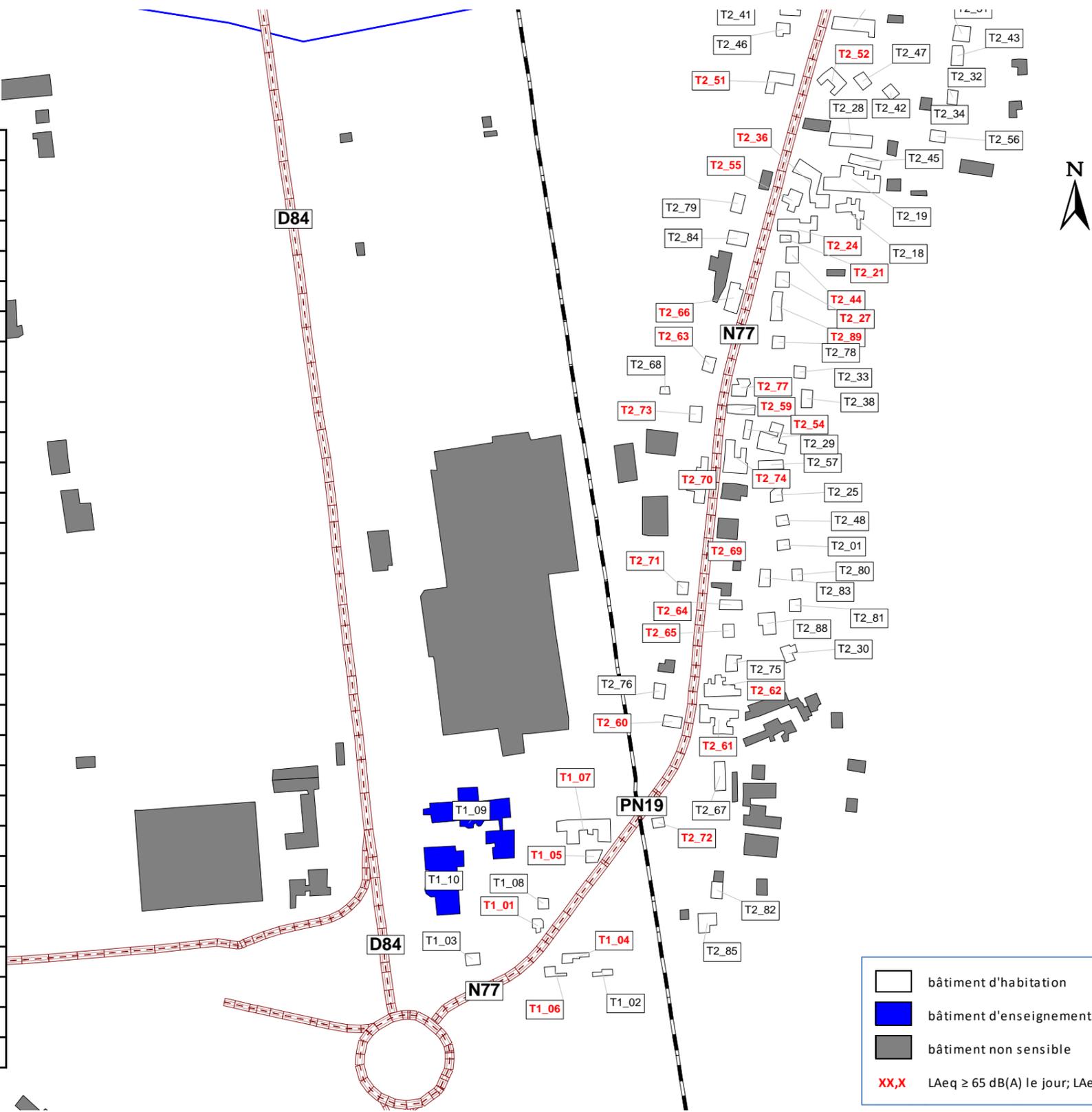
bâtiment d'habitation  
 bâtiment d'enseignement  
 bâtiment non sensible  
XX,X LAeq ≥ 65 dB(A) le jour; LAeq ≥ 60 dB(A) la nuit



Source : Etude acoustique, suppression passage à niveau n°19 à Jonches, ACOUPHEN, 2017

Niveaux sonores en façade en situation actuelle

Réf.	LAeq en dB(A)	
	6h-22h	22h-6h
T1_01	71,0	64,0
T1_02	58,5	52,0
T1_03	64,0	57,0
T1_04	66,5	59,5
T1_05	70,0	63,0
T1_06	67,5	60,0
T1_07	68,0	61,0
T1_08	64,0	57,0
T1_09	64,0	56,5
T1_10	64,5	57,5
T2_01	59,0	52,0
T2_18	52,5	46,0
T2_19	60,0	53,0
T2_21	68,0	61,0
T2_24	71,0	64,0
T2_25	60,5	53,5
T2_27	67,0	60,0
T2_28	62,0	55,0
T2_29	59,5	52,5
T2_30	57,0	50,0
T2_33	59,5	52,5
T2_34	53,5	47,0
T2_36	70,0	63,0
T2_38	58,5	51,5
T2_42	56,0	49,5
T2_44	66,0	59,0
T2_45	56,5	49,5
T2_48	59,0	52,0
T2_54	65,0	58,0



Réf.	LAeq en dB(A)	
	6h-22h	22h-6h
T2_55	72,5	65,5
T2_56	54,0	47,5
T2_57	58,0	51,0
T2_59	74,0	67,0
T2_60	69,5	63,0
T2_61	68,5	62,0
T2_62	67,5	60,5
T2_63	69,0	62,0
T2_64	67,5	60,5
T2_65	65,5	58,5
T2_66	73,0	66,0
T2_67	58,5	51,5
T2_68	55,5	49,0
T2_69	68,5	61,5
T2_70	72,5	65,5
T2_71	69,0	62,0
T2_72	66,5	59,5
T2_73	68,0	61,0
T2_74	73,0	66,0
T2_75	63,0	56,0
T2_76	59,0	53,0
T2_77	72,5	66,0
T2_78	64,5	57,5
T2_79	61,5	55,0
T2_80	56,5	49,5
T2_81	56,5	50,0
T2_82	56,0	49,5
T2_83	59,0	52,5
T2_84	64,0	57,5
T2_85	56,0	49,0
T2_88	59,5	52,5
T2_89	67,0	60,0

bâtiment d'habitation  
 bâtiment d'enseignement  
 bâtiment non sensible  
XX,X LAeq ≥ 65 dB(A) le jour; LAeq ≥ 60 dB(A) la nuit

Source : Etude acoustique, suppression passage à niveau n°19 à Jonches, ACOUPHEN, 2017

Les cartes montrent que pour les habitations situées au plus près de la RN77 (toutes les habitations dont la façade est à environ moins de 20 m de l'axe de cette voirie), l'ambiance sonore initiale est considérée comme non modérée puisque les niveaux sonores sont supérieurs à 65 dB.

Pour les autres habitations situées plus en retrait de la RN 77 ou à proximité des autres sources de bruit, l'ambiance sonore initiale est qualifiée de modérée car en dessous de 65 dB.

A titre de comparaison, les niveaux sonores des bruits courants sont de l'ordre de 60 (conversation) à 70 dB (télévision à 1m).

### **Impacts**

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 réglementaire 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.

Afin de vérifier l'impact du projet global (notamment lié aux reports de trafics), à savoir la suppression du PN 19 et la création d'un nouveau barreau de liaison, il a été comparé la situation future sans projet à l'horizon 2020 avec la situation avec projet à l'horizon 2020. Cette comparaison a également été réalisée à l'horizon 2040.

### **Analyse et commentaires sur les impacts du projet**

**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, sans mise en œuvre de protection acoustique.

Les impacts acoustiques attendus sur ces habitations sont présentés dans le tableau suivant. Ces impacts sont calculés pour les différents horizons (mise en service à 2020 et long terme 2040) et ce par rapport aux situations dites de référence (évolution du trafic au fil de l'eau sans les projets de barreau de liaison).

Réf. calcul	Ecart en dB(A) entre la situation sans et avec projet			
	Impact projet en 2020		Impact projet en 2040	
	Jour	Nuit	Jour	Nuit
T4_01	2	2,5	2	2,5
T4_02	0,5	1,5	1	1,5
T4_03	1	2	0,5	1,5
T4_04	2,5	4	2,5	4
T4_05	1,5	3	1,5	3
T4_06	1,5	2	1,5	2
T4_07	1,5	4	1,5	4,5
T4_08	2	3,5	2,5	3,5
T4_09	1	1	0,5	0,5
T4_10	2,5	4,5	3	4
T4_11	3	4,5	3,5	5
T5_02	3,5	4	3,5	4
T5_03	-1	-0,5	-1	-1
T5_04	2	2,5	2,5	2,5
T5_05	3	3,5	3	3
T5_06	-1	-0,5	-0,5	-1

Le nouveau barreau de liaison entre la RN77 et la RD84 est conforme aux objectifs réglementaires.

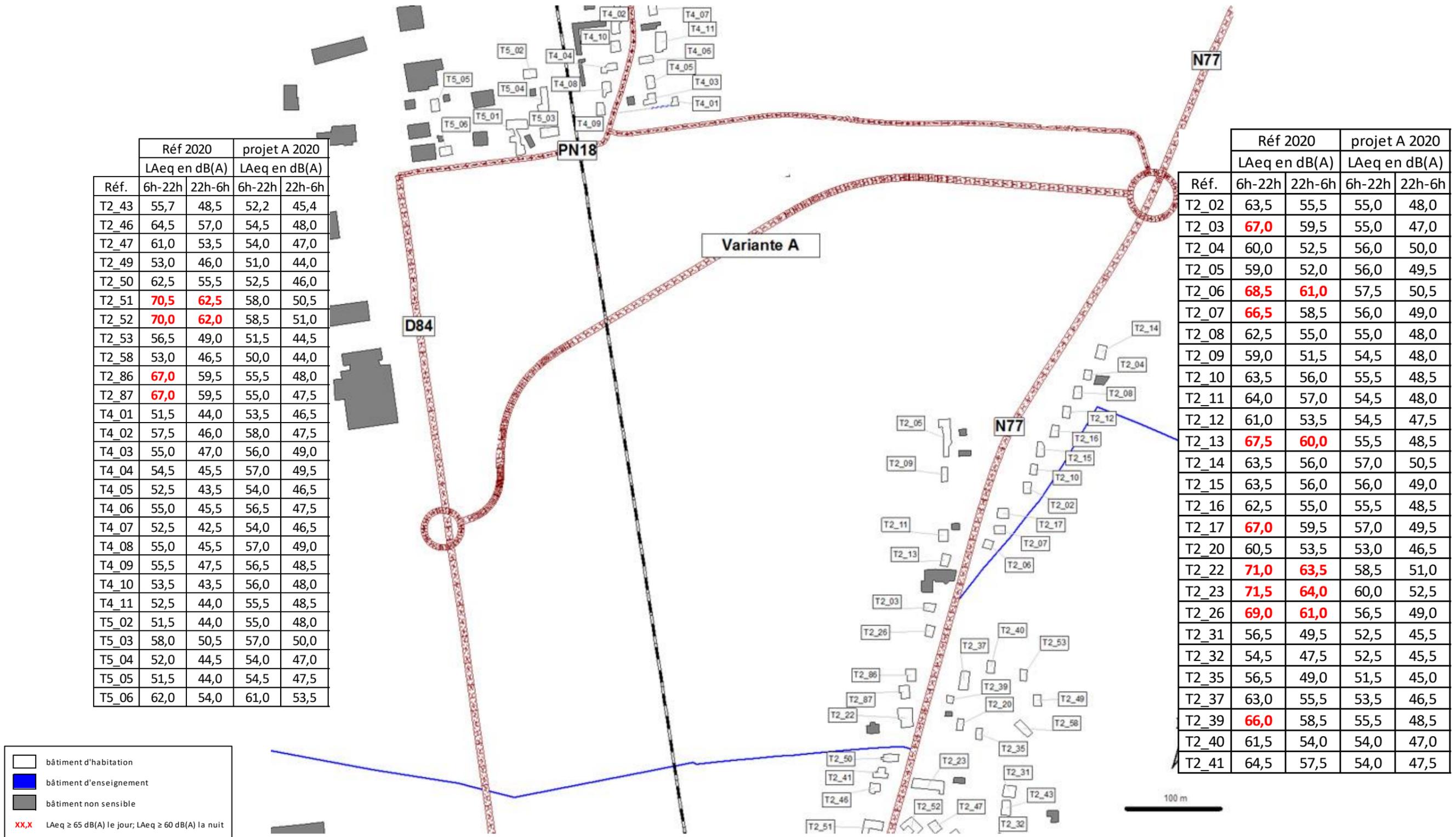
En effet, la contribution sonore de la nouvelle liaison entre RN77 et RD84 reste inférieure à 60 dB(A) en période diurne et 55 dB(A) en période nocturne pour l'ensemble des habitations situées en zone d'ambiance initialement modérée ainsi que pour les habitations situées en zone d'ambiance initiale non modérée. Ces estimations sont établies sans mise en œuvre de protection acoustique. Il y a donc une amélioration sonore pour les zones actuellement d'ambiance non modérée.

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.

A 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).

Niveaux sonores en façade en situation future en 2020 – LAeq 6h-22h et LAeq 22h-6h

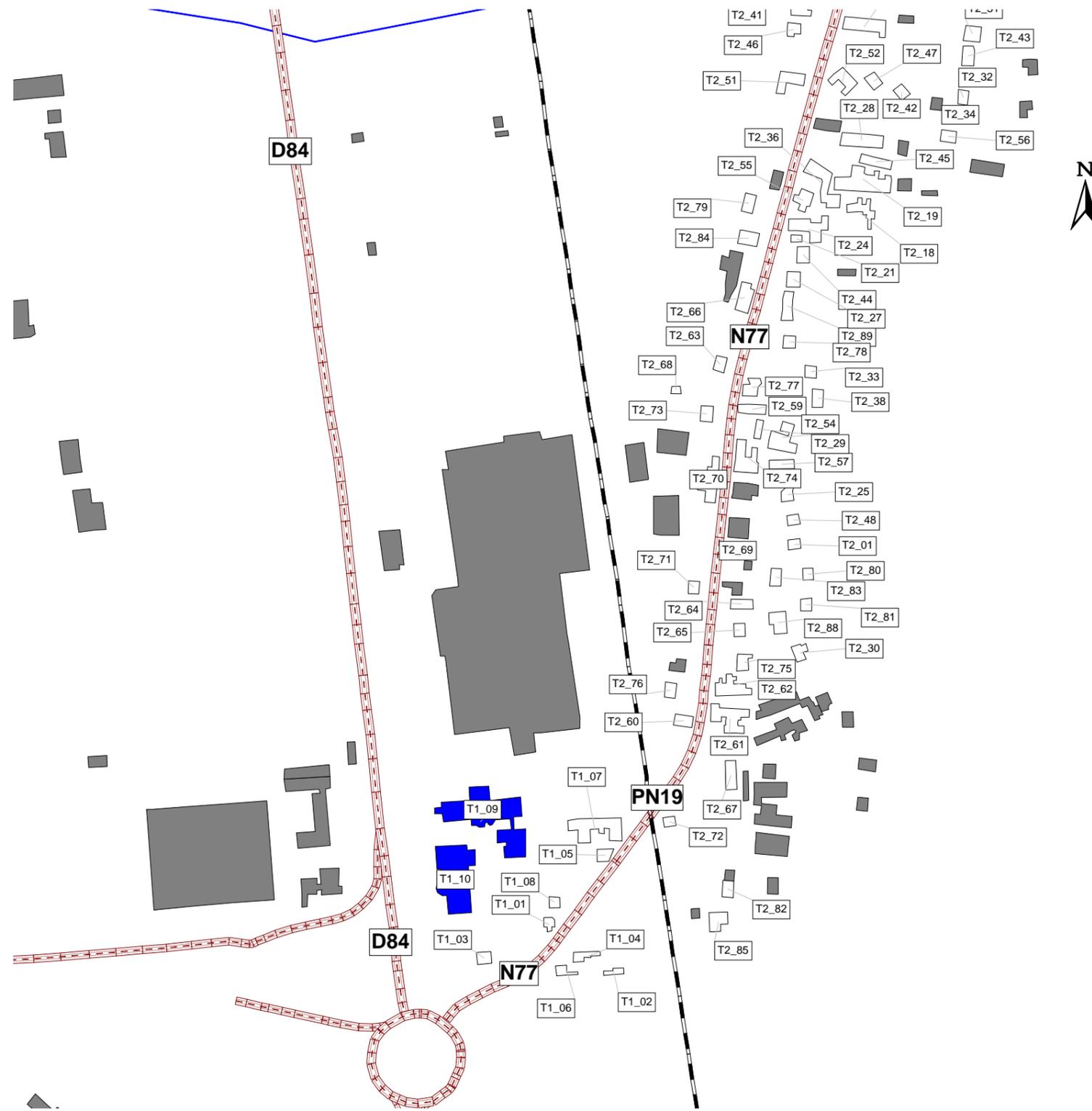


Source : Etude acoustique, suppression passage à niveau n°19 à Jonches, ACOUPHEN, 2017

Niveaux sonores en façade en situation future en 2020 – LAeq 6h-22h et LAeq 22h-6h

Réf.	Réf 2020		projet A 2020	
	LAeq en dB(A) 6h-22h	LAeq en dB(A) 22h-6h	LAeq en dB(A) 6h-22h	LAeq en dB(A) 22h-6h
T1_01	71,0	64,0	55,0	48,5
T1_02	58,5	52,0	54,0	47,5
T1_03	64,0	57,0	57,5	51,0
T1_04	66,5	59,5	54,0	47,5
T1_05	70,0	63,0	54,0	47,0
T1_06	67,5	60,5	55,0	48,5
T1_07	68,0	61,0	56,0	49,0
T1_08	64,0	57,0	53,5	47,0
T1_09	64,0	57,0	65,5	58,5
T1_10	65,0	58,0	66,5	59,0
T2_01	59,0	52,0	52,5	45,5
T2_18	53,0	46,0	52,0	44,5
T2_19	60,5	53,0	54,0	47,5
T2_21	68,5	61,0	58,0	50,5
T2_24	71,5	64,0	60,0	52,5
T2_25	61,0	53,5	53,0	46,0
T2_27	67,5	60,0	57,5	50,0
T2_28	62,5	55,0	54,5	47,5
T2_29	60,0	52,5	53,5	46,5
T2_30	57,0	49,5	49,5	42,5
T2_33	60,0	52,5	53,5	46,5
T2_34	54,0	47,0	51,5	45,0
T2_36	70,5	63,0	59,0	51,5
T2_38	59,0	51,5	53,0	46,0
T2_42	56,5	49,5	51,5	44,5
T2_44	66,5	59,0	56,5	49,5
T2_45	57,0	49,5	52,5	45,5
T2_48	59,5	52,0	52,5	45,5
T2_54	65,5	58,0	54,5	47,5

- bâtiment d'habitation
- bâtiment d'enseignement
- bâtiment non sensible
- XX,X** LAeq ≥ 65 dB(A) le jour; LAeq ≥ 60 dB(A) la nuit



Réf.	Réf 2020		projet A 2020	
	LAeq en dB(A) 6h-22h	LAeq en dB(A) 22h-6h	LAeq en dB(A) 6h-22h	LAeq en dB(A) 22h-6h
T2_55	73,0	65,5	61,0	53,5
T2_56	54,5	47,5	52,5	45,5
T2_57	58,0	51,0	51,5	45,0
T2_59	74,5	67,0	62,5	54,5
T2_60	70,5	63,0	58,0	50,5
T2_61	69,5	62,0	57,0	49,5
T2_62	68,0	60,5	56,0	48,5
T2_63	69,5	62,0	57,5	50,0
T2_64	68,0	60,5	56,5	49,0
T2_65	66,5	58,5	54,5	47,5
T2_66	74,0	66,0	61,0	53,5
T2_67	58,5	51,5	52,5	45,5
T2_68	56,0	49,0	51,5	45,5
T2_69	69,0	61,5	57,0	50,0
T2_70	73,5	66,0	61,0	53,5
T2_71	69,5	62,0	57,5	50,0
T2_72	66,0	59,0	54,0	47,0
T2_73	68,5	61,0	57,0	49,5
T2_74	73,5	66,0	61,5	54,0
T2_75	63,5	56,0	53,0	45,5
T2_76	60,0	53,0	50,5	43,5
T2_77	73,5	66,0	61,0	53,5
T2_78	65,5	58,0	55,5	48,5
T2_79	62,0	55,0	53,5	46,5
T2_80	56,5	49,5	51,5	45,0
T2_81	57,0	49,5	51,0	44,5
T2_82	55,5	49,0	50,0	43,5
T2_83	59,5	52,0	51,0	44,5
T2_84	64,5	57,5	53,5	47,0
T2_85	54,0	47,5	50,5	44,0
T2_88	59,5	52,5	52,0	45,5
T2_89	67,5	60,0	57,5	50,0

Source : Etude acoustique, suppression passage à niveau n°19 à Jonches, ACOUPHEN, 2017

## Conclusion

Le projet de suppression du PN19 avec la création d'un nouveau barreau de liaison entre la RN77 et la RD84 a été étudié vis-à-vis de son impact acoustique sur l'ensemble du site.

La modélisation de la situation actuelle a permis de mettre en évidence que les habitations situées aux abords de la RN77 sont exposées à des niveaux acoustiques importants. Ces habitations sont en zone d'ambiance non modérée de jour (niveau LAeq 6h-22h supérieur à 65 dB(A)). De plus, les habitations situées à proximité du barreau sont actuellement en zone d'ambiance modérée.

Ce premier diagnostic permet de fixer les objectifs en termes de LAeq pour le futur barreau de liaison. En zone d'ambiance initialement modérée, la contribution du nouveau barreau devra être inférieure à 60 dB(A) de jour et 55 dB(A) de nuit. En zone d'ambiance initialement non modérée, la contribution du nouveau barreau devra être inférieure à 65 dB(A) de jour et 60 dB(A) de nuit.

**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.** En effet, en situation de référence (sans projet) et à l'horizon 2020 on recenserait 42 bâtiments exposés à plus de 65 dB(A) de jour. Toujours sans projet et à l'horizon 2040, on aurait 48 bâtiments exposés à plus de 65 dB(A) de jour.

Avec la suppression du PN19, la RN77 dans la traversée de Jonches devient une route de desserte locale avec très peu de trafic. Ainsi pour les deux horizons de calculs l'ensemble de ces bâtiments seraient exposés à des niveaux inférieurs à 65 dB(A) de jour avec des gains acoustiques notables compris entre 7 et 16 dB(A).

**Pour les habitations du quartier du Petit St Quentin à Monéteau (environ une quinzaine) situés 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, en situation projet par rapport à la référence, **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.

## Mesures

### **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.

## 7.6. Agriculture

L'activité agricole est très présente à Auxerre. En effet, 60% du territoire communal d'Auxerre est constitué d'espaces agricoles. Par ailleurs, 16 exploitations ont leur siège sur la commune en 2010 (-40,7 % entre 2000 et 2010) pour 1 777 hectares de surface agricole utilisée (-3,6 % entre 2000 et 2010), ce qui est un chiffre particulièrement important pour une ville-centre comme Auxerre.

La commune d'Auxerre est concernée par différentes aires géographiques, notamment des AOC viticoles. Elle appartient également aux aires de production des IGP « Moutarde de Bourgogne, Volailles de Bourgogne et à l'IG viticole de l'Yonne ».

L'agriculture auxerroise est très diversifiée. La plupart des espaces agricoles sont à destination de cultures céréalières, toutefois de nombreuses prairies caractérisent également le tissu agricole d'Auxerre.

Au niveau d'Auxerre, l'emprise du projet sera de l'ordre de 6.000 m<sup>2</sup>. Il s'agit d'une prairie située entre la RN6 et Jonches et longe la voie ferrée. Au vu de la surface agricole totale d'Auxerre, l'impact sera très limité.

*Parcelle en prairie impactée par le projet de passerelle modes doux*



A Monéteau, d'après les données Corine Land Cover de 2012, les espaces agricoles (hors boisement) représentaient environ 53% de la surface communale, soit 561 ha. La commune de Monéteau est concernée par des aires de production des IGP « Moutarde de Bourgogne, Volailles de Bourgogne, fromage Soumaintrain et à l'IG viticole de l'Yonne ».

Les parcelles agricoles impactées par les travaux sont des parcelles cultivées d'orge sur les parcelles à l'ouest de la voie ferrée et de colza sur les parcelles à l'est de la voie ferrée (source : géoportail, registre parcellaire graphique 2017).

Le projet aura une incidence sur l'agriculture de Monéteau, en raison de la suppression d'environ 96.700 m<sup>2</sup> de surface agricole, soit environ 1,7 % de la surface communale ; il aura une incidence certaine sur les exploitants de ces parcelles : les terrains seront morcelés en deux, limitant leur exploitation et leur accès.

*Parcelles cultivées impactées par le projet de barreau*



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.

Cependant, le projet ne rentre pas dans le champ d'application du décret n°2016-1190 du 31 août 2016 sur la compensation collective agricole étant donné que seuls les projets soumis à une étude d'impact dans les conditions prévues à l'article R.122-2 du code de l'environnement y sont contraints.

### 7.7. Paysage

Le site se situe dans les fonds de vallées de l'Yonne occupés par Auxerre et Monéteau où le paysage urbain est prépondérant et l'industrie occupe une place importante. Les espaces agricoles sont également très présents.

Depuis la RN77 au nord de Jonches, la vue est dégagée sur la zone agricole avec perception au loin des zones bâties (zone industrielle des Terres du Canada). Au sein de Jonches, la vue est limitée aux habitations situées de part et d'autre de la voie.

Depuis la RD84, le site est relativement dégagé sur les parcelles agricoles, avec perception des bâtiments de la zone industrielle Plaine des Isles et Terres du Canada à l'Ouest et massifs forestiers à l'Est.

Depuis la rue du Grand Hémont, les perceptions sont dégagées sur la plaine agricole et les massifs forestiers situés à l'Est du site.

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 (cf. descriptif aménagement paysager).

L'impact visuel de la passerelle modes doux implantée au sud du bourg sera limité car elle sera accolée à l'ouvrage de franchissement de la RN6.

Vue depuis la RN77 - Monéteau



Vue depuis la RD84- en direction de Monéteau



# Avant

Perception indicative de la zone avant et après la réalisation du barreau (représentations non contractuelles)



# Après



## 8. EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE DU PROJET

Pour les projets dont le coût est inférieur à 83 M€ et dont le financement de l'Etat inférieur à 20 M€, il convient de produire un document assimilable à une évaluation socioéconomique du projet, permettant de respecter l'obligation introduite par l'article 17 de la loi n°2012-1258. Compte-tenu de la taille et des enjeux d'un tel projet, l'évaluation pourra être réduite.

### 8.1. Analyse stratégique

#### • Contexte de l'opération

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 véh/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 ce PN, 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 a eu lieu le 14 janvier 2018.

#### • Projet

Le projet consiste à supprimer un passage à niveau accidentogène au nord d'Auxerre, situé sur la RN77. Il sera remplacé par l'aménagement d'un barreau de déviation entre la RD84 et la RN77 au nord de Jonches, qui 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 modes doux pour le franchissement de la voie ferrée.

**L'objectif principal de l'aménagement** est de sécuriser le franchissement de la voie ferrée en supprimant le passage à niveau n°19, dont le caractère accidentogène est avéré.

A cet objectif cible, s'ajoutent des enjeux dans la 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 actifs.

#### • Contexte socio-économique

La zone d'étude se situe en zone péri urbaine d'Auxerre, au nord de cette dernière, sur un axe de desserte important. Auxerre est le pôle central de la Communauté d'Agglomération de l'Auxerrois, celle-ci a été créée en 2011. Elle regroupe 21 communes et près de 67000 habitants dont environ 37000 à Auxerre.

Monéteau est une commune limitrophe au nord d'Auxerre, elle compte 3993 habitants au recensement 2015. Après une forte augmentation entre 1968 et 1990, la population a stagné voir diminué de 1990 à 2010. Depuis, elle augmente légèrement. L'urbanisation s'est principalement réalisée le long d'axes structurants tel que la RD84.

*Evolution de la population à Monéteau*

Année	1968	1975	1982	1990	1999	2010	2015
Population	1985	2869	3821	4239	4226	3820	3993

Source : INSEE

A Monéteau, plusieurs zones d'activités sont présentes : zone d'activités des Terres du Canada et zone d'activités du Macherin, elles sont essentiellement implantées entre l'Yonne et la RD84. Le nombre d'emplois estimé sur Monéteau est de 4319 en 2015 contre 4102 en 2010 (source INSEE).

*Nombre d'entreprises sur Monéteau au 31 décembre 2016*

	Nombre	%
Ensemble	254	100
Industrie	26	10,2
Construction	34	13,4
Commerce, transport, hébergement et restauration	90	35,4
Services aux transports	51	20,1
Services aux particuliers	53	20,9

Source : INSEE

*Nombre d'emplois par catégorie socio-professionnelle en 2015 à Monéteau*

	Nombre	%
Ensemble	4223	100
Agriculteurs exploitants	10	0,2
Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	156	3,7
Cadres et professions intellectuelles supérieures	403	9,5
Professions intermédiaires	1098	26,0
Employés	962	22,8
Ouvriers	1594	37,8

Source : INSEE

Auxerre est le pôle central de la communauté d'agglomération de l'Auxerrois, et le pôle principal d'un bassin de vie assez étendu, excédent les limites départementales.

Le nombre d'habitants diminue sur ce territoire communal depuis 1990.

#### Evolution de la population d'Auxerre

Année	1968	1975	1982	1990	1999	2010	2015
Population	36 063	38 342	38 741	38 819	37 790	36 200	34 583

Source : INSEE

En matière économique, Auxerre constitue le principal bassin d'emploi du département. Le nombre d'emplois dans la zone est de 24395 en 2015 contre 26096 en 2010 (source : INSEE). Des zones d'activités sont présentes sur Auxerre, notamment une au droit de la zone de projet, au nord du territoire communal d'Auxerre, la ZA plaine des Isles accolée à la ZA Terres du Canada.

#### Nombre d'entreprises sur Auxerre au 31 décembre 2016

	Nombre	%
Ensemble	2366	100
Industrie	111	4,7
Construction	166	7,0
Commerce, transport, hébergement et restauration	821	34,7
Services aux transports	612	25,9
Services aux particuliers	656	27,7

Source : INSEE

#### Nombre d'emplois par catégorie socio-professionnelle en 2015 à Auxerre

	Nombre	%
Ensemble	24928	100
Agriculteurs exploitants	65	0,3
Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	1194	4,8
Cadres et professions intellectuelles supérieures	3328	13,4
Professions intermédiaires	7710	30,9
Employés	8071	32,4
Ouvriers	4559	18,3

Source : INSEE

#### Population au sein de l'aire d'étude

Si on considère un périmètre d'environ 300 m autour des aménagements au sein de la zone d'étude, la population est répartie entre :

- le quartier de Petit Quentin à Monéteau (le long de la rue Grand Hémond et de l'avenue Saint Quentin (environ 30 habitations),
- le secteur de Jonches, le long de la RN77 (environ une centaine d'habitations et une école primaire où une trentaine d'élèves seraient présents).

Le long de la RD84, sont présents les zones d'activités Terres des Canada et Plaine des Isles.

#### • Déplacements au sein de la zone

##### Voiture

La desserte du secteur se fait principalement en voiture. Les voies structurantes au sein de la zone sont la RN77, la RD84 et la RN6 au sud (contournement Auxerre).

Selon les relevés effectués, les trafics à la journée sont relativement bien équilibrés par sens de circulation entre les secteurs PN18 et PN19. Les niveaux de trafic sont en cohérence avec la hiérarchisation du réseau (profils en travers et fonction des différents axes). Les plus forts niveaux de trafic sont identifiés sur la RD84 (13 000 TV/J : tout véhicule par jour = véhicules légers + poids lourds + deux roues motorisés), la RN77 au Nord de la RN6 (12 000 TV/J) et la RN77 au Sud de la RN6 (17 000 TV/J).

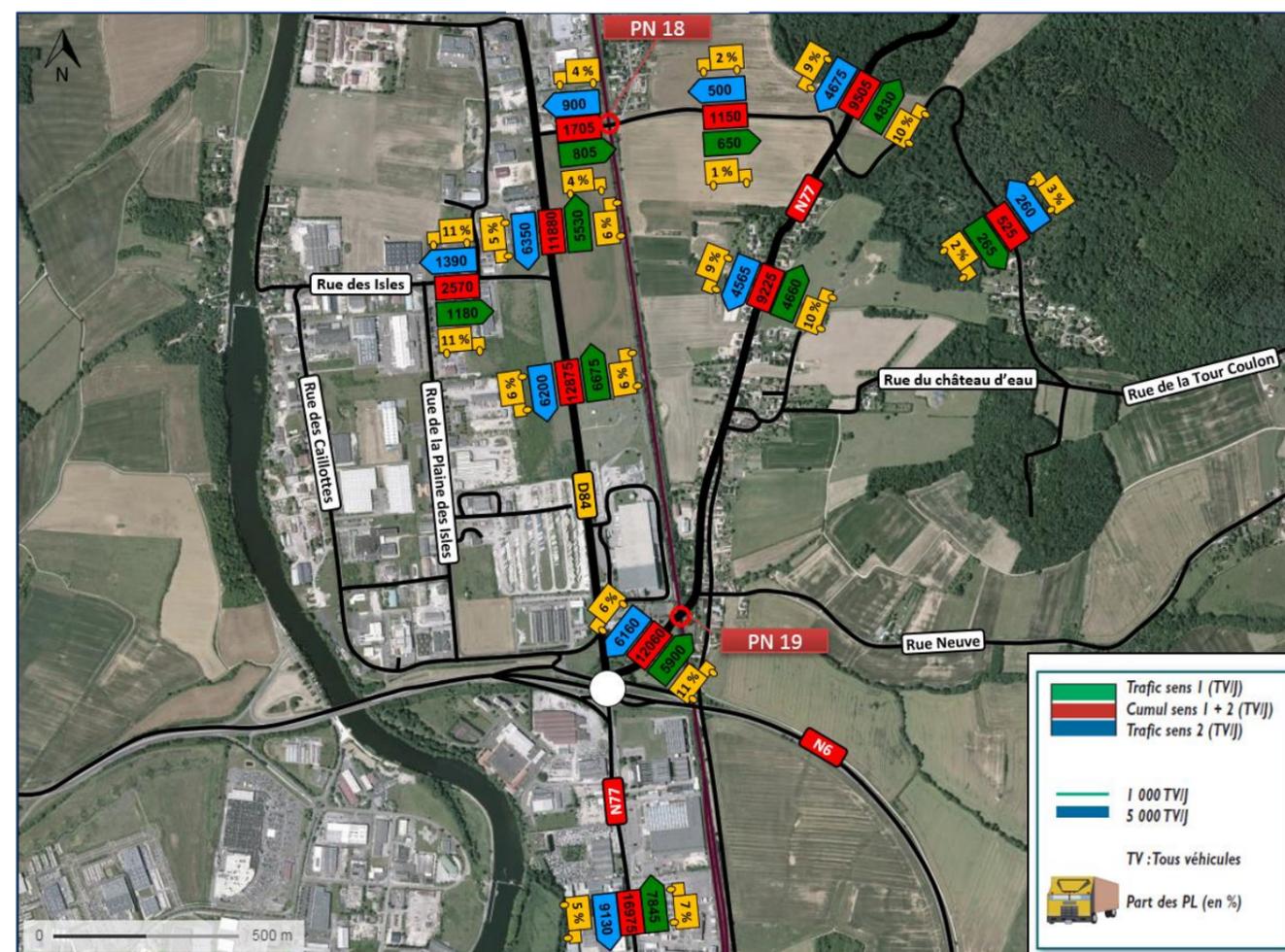
Sur la partie Nord du secteur d'étude, les trafics traduisent deux points d'attraction le matin :

- Auxerre, à la lecture des trafics orientés vers le Sud sur la RN77 et la RD84 ;
- la zone industrielle de Monéteau, induisant des trafics sur la RD84 en direction du Nord.

Le trafic qui franchit le PN19 du Nord au Sud, s'oriente à 48% vers l'accès RN6 Ouest, et à 39% vers la RN77 Sud.

Cet échangeur est emprunté également pour se diriger vers Monéteau (Nord), plus particulièrement depuis la RN6 et la RN77 Sud, le matin comme le soir.

#### Carte trafic actuel



Source : Etude de circulation - Suppression du passage à niveau n°19 sur la RN77, Groupe Nox, janvier 2019

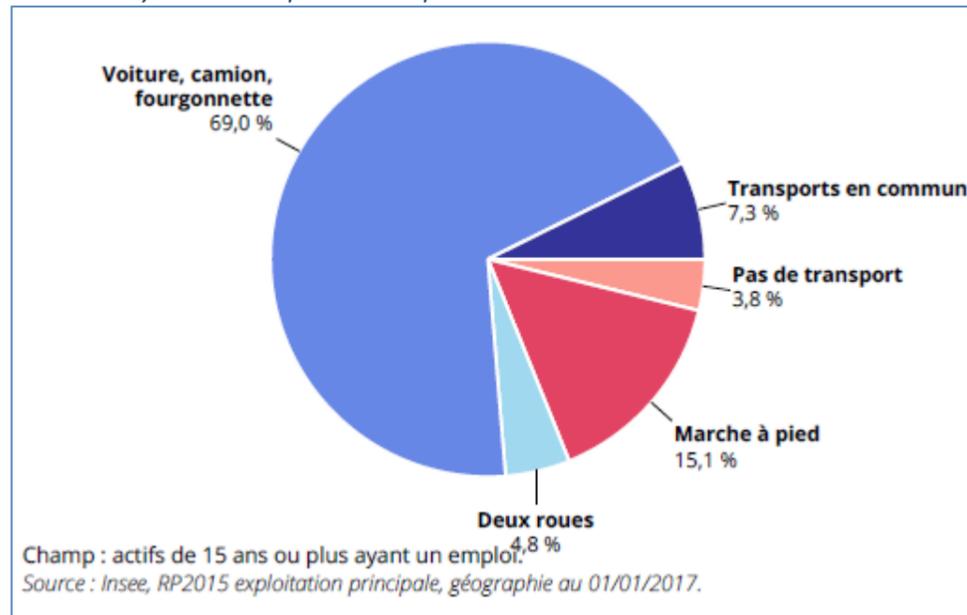
Le soir, la pendularité des flux domicile-travail se fait ressentir au regard des trafics :

- sur la RN77, avec un trafic en direction du Nord (retour d'Auxerre) ;
- et la RD84, échanges entre Auxerre et les zones d'activités de Monéteau.

Les véhicules qui s'engagent le soir sur la RN77 Nord et franchissent le PN19 du Sud au Nord, proviennent majoritairement de la sortie RN6 Ouest : 42%, et de la RN77 Sud : 31%.

D'après les données INSEE, le moyen de transport principal pour se rendre au travail est à 69% en véhicules individuels pour les habitants d'Auxerre. Les données ne sont pas disponibles sur Monéteau.

Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2015 à Auxerre



#### Gare

Aucune gare n'est présente sur le site d'étude. Ce dernier se situe entre deux gares :

- La gare de Monéteau -Gurgy à environ 2,5 km au nord de la zone
- La gare d'Auxerre – Saint Gervais à 3,5 km au sud de la zone

Au niveau de la zone d'étude, une voie ferrée est présente, il s'agit de la ligne ferroviaire de Laroche-Migennes à Auxerre Saint-Gervais, un passage à niveau (PN19) est situé à Jonches, il permet le franchissement de la ligne par la RN77.

Selon la fiche signalétique du passage à niveau établie par SNCF Réseau, qui répertorie les principales caractéristiques du PN, son « moment de circulation », c'est-à-dire le produit des nombres moyens quotidiens de trains et de véhicules routiers qui y transitent pendant l'ouverture de la ligne ferroviaire, est de 458 500, ce qui témoigne d'un niveau de risque relativement élevé.

#### Transports en commun

Le réseau de transports urbains LEO dessert la Communauté de l'Auxerrois. Seule une ligne de transport scolaire transite par la RD84, au droit du site d'étude. Elle passe du lundi au vendredi, une fois le matin en direction du centre d'Auxerre, une fois le mercredi midi en direction de Monéteau et deux fois en fin de journée en direction de Monéteau tous les jours excepté le mercredi.

La ligne 5 Monéteau – Auxerre transite par la zone d'activités Terres du Canada et Plaine des Isles, emprunte actuellement le shunt pour rejoindre le giratoire RD84/RN77/RN6 et ensuite desservir Auxerre. En effet, la suppression du shunt impliquera une augmentation du temps de parcours.

Jonches n'est pas desservie par les transports en commun.

#### Cycles

Aucune piste cyclable n'est présente sur la RD84 ou la RN77, au droit de la zone d'étude. Actuellement, les cycles sont autorisés à emprunter ces voiries. Les pistes les plus proches se situent aux abords de l'Yonne.

## 8.2. Analyse des effets sociaux, environnementaux et économiques

### • Impacts sur le développement éventuel de l'urbanisation

Le projet se situe sur une emprise directe sur les territoires communaux de Monéteau et Auxerre. Au niveau de Monéteau, les emprises sont essentielles en zone Anc et N pour l'aménagement du barreau et l'élargissement de la RD84. Au vu du classement des zones, le projet n'aura pas d'incidence sur l'urbanisation de Monéteau.

Sur Auxerre, les emprises sont en zone N (pour l'élargissement de la RD84) et en zones A et AUE (pour l'aménagement du cheminement piéton et la suppression du shunt et de l'accès à la ZA). Le projet n'aura pas d'incidence sur l'urbanisation d'Auxerre, au vu des aménagements et de leurs caractéristiques.

Le projet n'aura pas d'incidence directe sur l'urbanisation du secteur, toutefois, il peut favoriser le développement de l'urbanisation de Jonches du fait de la suppression du trafic de transit, et de l'amélioration du cadre de vie pour les riverains (diminution des nuisances sonores et amélioration de la qualité de l'air).

### • Analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers

Le projet aura une incidence sur l'agriculture, en supprimant des parcelles agricoles, essentiellement au niveau de Monéteau, coupure du parcellaire agricole pour la réalisation du barreau. L'emprise est de l'ordre de 96.700 m<sup>2</sup> sur Monéteau et de l'ordre de 6.000 m<sup>2</sup> sur Auxerre.

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. Une seule parcelle est fortement impactée, elle se situe le long de la voie ferrée au sud de Jonches, les autres étant situées le long de la RD84.

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. Des rétablissements agricoles sont prévus afin de maintenir les accès à toutes les parcelles et les exploitants seront indemnisés.

En matière d'impacts sur les milieux forestiers, ils devraient être réduits, et se concentrer uniquement au niveau du nouveau carrefour giratoire qui sera aménagé à l'Est, entre la RN77 et le nouveau barreau. La surface d'emprise à ce stade n'est pas définie et peut varier en fonction de l'implantation définitive du tracé. Si une surface devait être impactée, elle sera minimale et en limite du boisement et de la voirie actuelle. Ces emprises ne devraient pas avoir d'incidence significative sur le milieu forestier.

### • Analyse sur les effets sociaux

Ce projet va avoir une forte incidence pour les habitants de Jonches, par la diminution du trafic de transit et par conséquence sur les nuisances sonores et la pollution atmosphérique émise par la circulation sur la RN77.

Certes, en créant un barreau au nord de Jonches, entre le quartier du Petit Quentin à Monéteau et Jonches, il va modifier les nuisances sonores et la pollution atmosphérique dans ce secteur, mais 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, aucune protection n'était nécessaire.

De plus, le projet de barreau s'inscrit dans des périmètres de protection éloignée et rapprochée de captage pouvant avoir des incidences sur la ressource en eau. 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.

- **Evolution des trafics**

En l'absence de projet, le trafic au sein des voies continuerait de croître (+0,8% par an, soit + 21% entre 2016 et 2040) augmentant le risque d'accidents au niveau du passage à niveau n°19.

*Evolution trafic sans aménagement 2020 et 2040 sur le site*

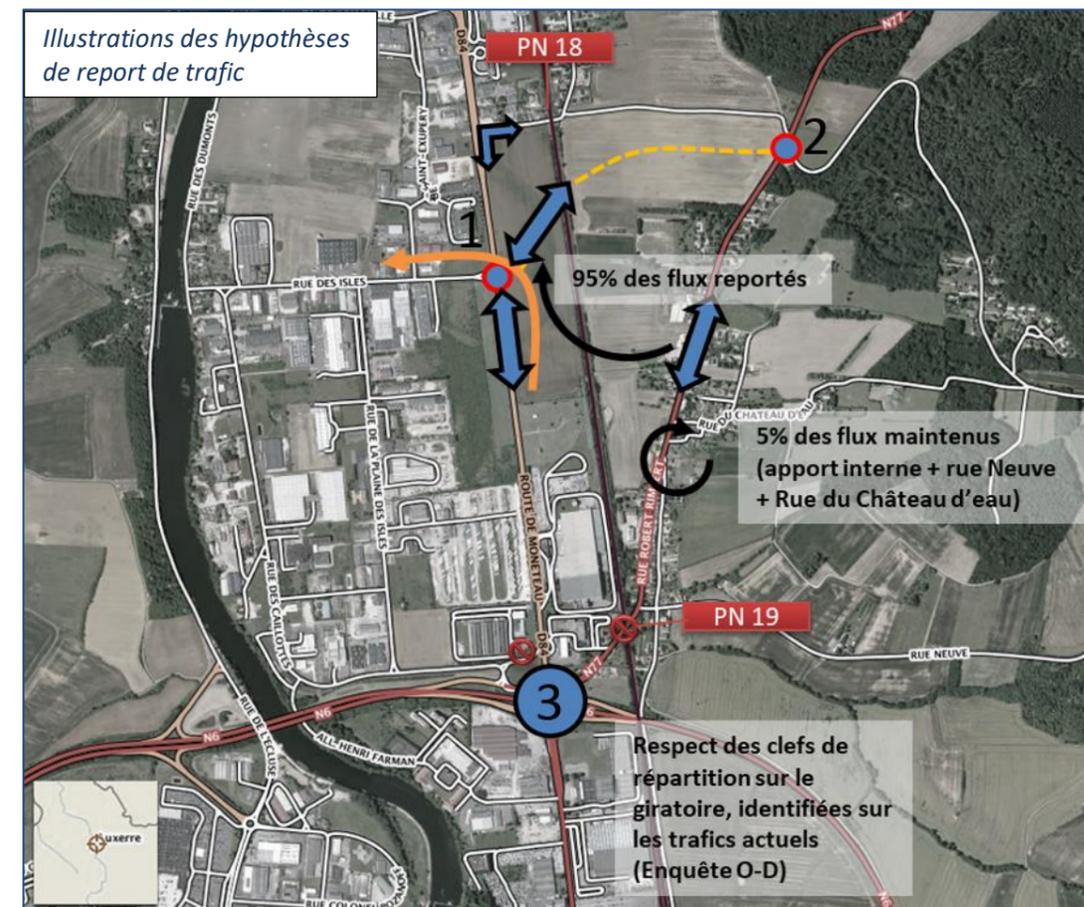
	Trafic moyen journalier (véh/jr)			Trafic moyen HPM (véh/jr)			Trafic moyen HPS (véh/jr)		
	2016	2020	2040	2016	2020	2040	2016	2020	2040
RD84	12 875	13 292	15 589	1 460	1 507	1 767	1 395	1 440	1 689
RN77 (Jonches)	9 225	9 524	10 899	910	939	1102	1 020	1 053	1 235

Le projet de création d'un barreau entre la RN77 et la RD84 au Nord du PN19 prévoit la fermeture du PN19 et la déviation du trafic par le nouveau barreau créé.

A noter : les projets recensés dans les alentours sont situés au-delà de la zone d'étude, les trafics qu'ils vont générer ne sont pas pris en compte dans cette étude.

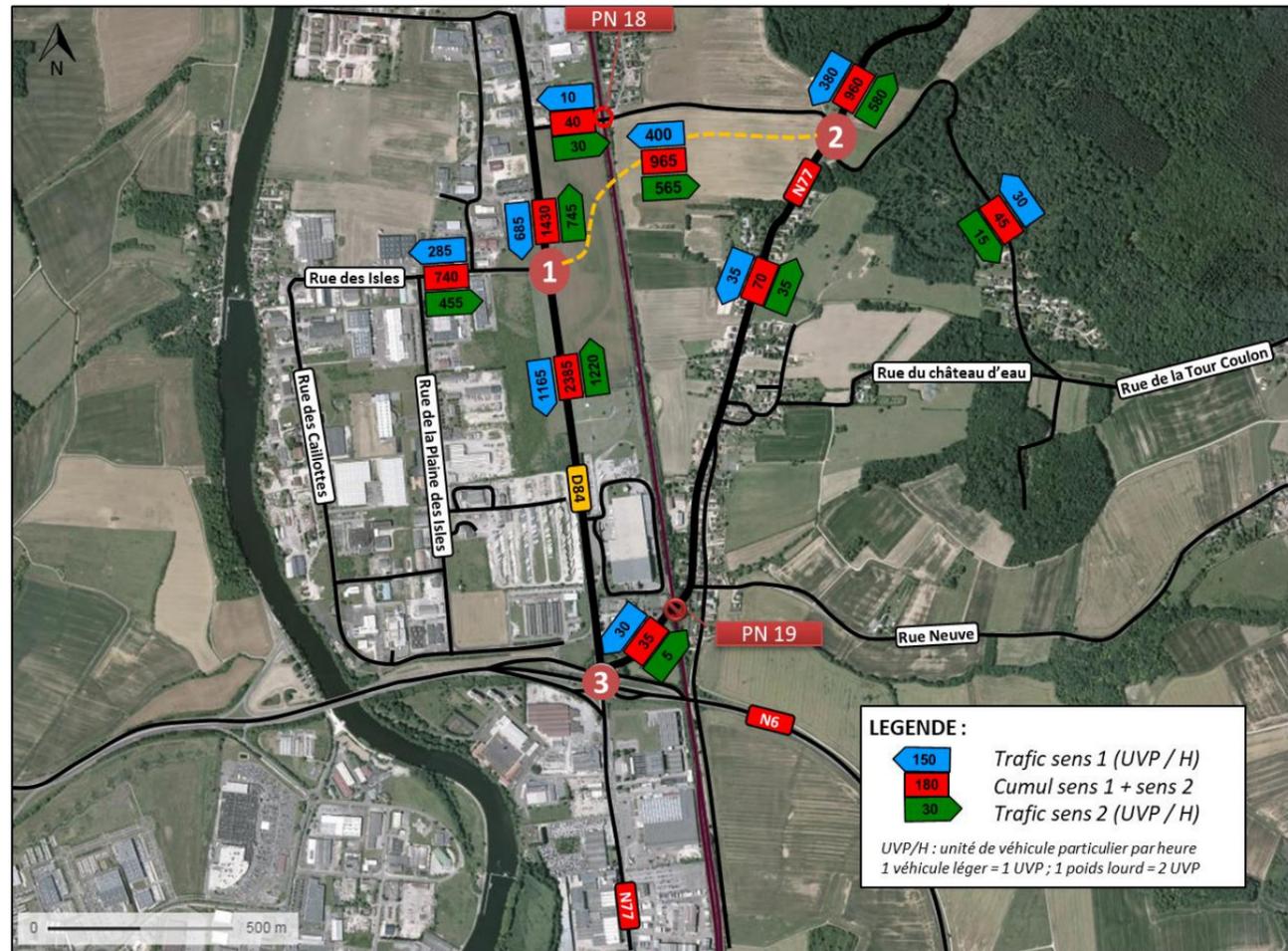
Les hypothèses de reports (basées sur les comptages et enquêtes Origine / Destination réalisés en septembre 2016) indiquent que 95% des flux de la RN77 seront déviés vers la RD84 par la nouvelle infrastructure.

Le projet inclut également la fermeture de la voie de shunt entre la RD84 Nord et la RN6 Ouest et des accès à la zone d'activités par le giratoire 3. Les véhicules l'empruntant actuellement pour rejoindre la zone d'activités sont reportés sur le giratoire 1 par la rue des Isles (flèche orange ci-contre : environ +250 véh/h matin vers la ZA et autant le soir en sens inverse).



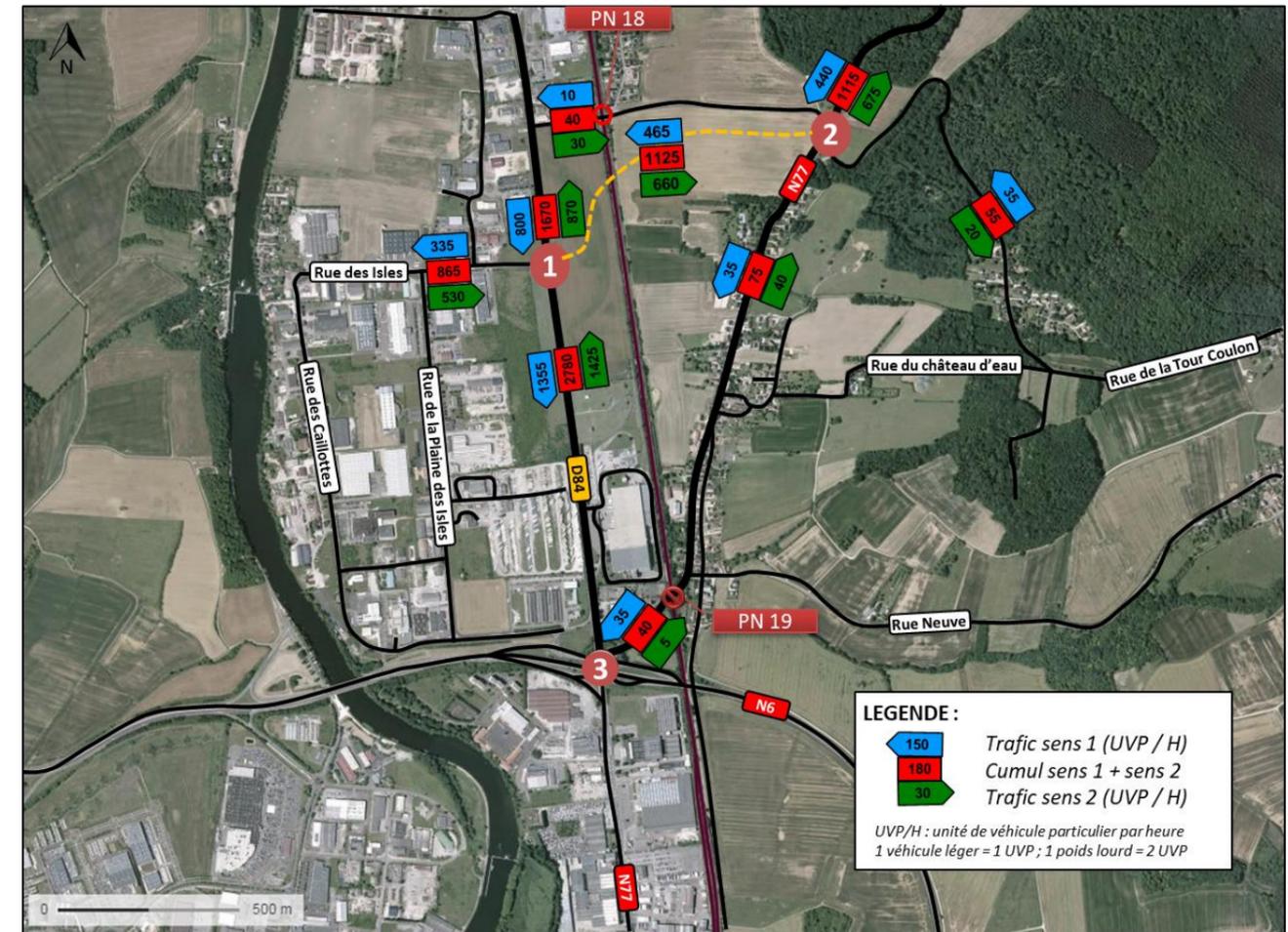
Le projet va donc modifier les flux sur les sections RD84 entre la rue des Isles et le giratoire avec la RN6, et celui sur la RN77 dans la traversée de Jonches. En effet, sur cette dernière section, le trafic va fortement diminuer passant de 9 225 véh/jour à 1 100 véh/jour (à l'horizon 2020). Le trafic 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 augmenté, passant de 13 000 véh/jour actuellement à un trafic de l'ordre de 21 000 véh/jour en 2020.

Trafics 2020 Heure de pointe du Soir (en prenant en compte le projet)



Source : Etude de circulation - Suppression du passage à niveau n°19 sur la RN77, Groupe Nox, janvier 2019

Trafics 2040 Heure de pointe du Soir (en prenant en compte le projet)



Source : Etude de circulation - Suppression du passage à niveau n°19 sur la RN77, Groupe Nox, janvier 2019

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 :

- **Giratoire 1** : 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** : Ce carrefour fonctionne sans problème avec de fortes réserves de capacité sur l'ensemble des branches.
- **Giratoire 3** : 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'HPM et 38% à l'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 rien 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).  
Le trafic en sortie du carrefour sur la RD84 est également important (supérieur à 1 300 véh/h à l'HPS en 2040) et son écoulement pourrait être favorisé en créant une deuxième voie de sortie sur cette branche.  
Sur les autres branches, le trafic s'écoule sans difficulté aux différents horizons étudiés, avec des réserves de capacité supérieures à 35%.

• **Analyse des coûts collectifs, des pollutions et nuisances**

La mesure des effets et leur monétarisation permet de prendre en compte, dans toute la mesure du possible, les conséquences d'un projet routier pour l'ensemble des parties concernées (riverains, usagers, contribuables, collectivités).

Toutefois, dans l'état actuel des connaissances, cette évaluation ne peut prétendre à la traduction de tous les effets ressentis. Ainsi, la monétarisation pourra être complétée par une appréciation quantitative ou, à défaut, qualitative. En ce sens, l'évaluation économique, complétée, le cas échéant par d'autres éléments, a pour objectif d'apprécier l'intérêt d'un projet routier pour la collectivité.

Les valeurs, utilisées dans le présent dossier, sont issues de l'instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport du 25 mars 2004 mise à jour le 27 mai 2005 et du rapport Quinet de mai 2014 du CEREMA « Evaluation des projets de transports ».

### Sécurité routière des usagers

Le projet aura une **incidence positive sur la sécurité des usagers**, de par la suppression du passage à niveau très accidentogène, permettant de limiter le risque de collision. En effet, le bilan entre 2013 et 2018, au niveau de ce passage, le bilan est de 2 tués, 1 blessé grave, 16 blessés légers et une vingtaine d'accidents avec des dégâts matériels. De plus, au niveau du shunt et de l'accès sud à la ZA, il est recensé un certain nombre d'accidents matériels.

Les valeurs de référence et la méthodologie pour évaluer le coût de l'insécurité routière sont définies par l'Instruction du Gouvernement du 16 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transport (NOR : DEVT1407546J) et par la note méthodologique du 1er octobre 2014 conforme au rapport Quinet sur l'évaluation socio-économique des investissements publics.

Sécurité	Coût en euros en 2016
Tué (valeur de la vie humaine statistique)	3 241 000
Blessé grave (personne hospitalisée plus de 24h)	405 180 €
Blessé léger	16 207 €
Dégâts matériels	4 970 €

Afin d'évaluer le gain en termes de sécurité routière, et en l'absence de données précises sur le secteur d'étude (notamment la RD84), il a été estimé l'impact en termes d'accidentologie du projet par comparaison avec les taux d'accidentalité moyens constatés sur le réseau routier national (hors autoroutes concédées).

Ceci permet de comparer la situation actuelle avec passage à niveau à la situation future, sans le passage à niveau.

Les taux d'accidentologie ont été calculés à partir des données accidentologies nationales de 2017 (source ONISR – fichier national des accidents corporels). Ces taux dépendent des données d'accident, du trafic et de la longueur de la section considéré.

	RN	Autres routes
<b>Taux de tués</b>	6,48	6,345
<b>Taux de blessés graves</b>	42,64	54,88
<b>Taux de blessés légers</b>	79,38	83,82

A partir de ce taux a été estimé un nombre d'accidents annuel sur les sections actuelles de RN77 et RD84 actuel, auquel a été ajouté le nombre moyen d'accidents annuels liés au passage à niveau (moyenne établie à partir des bilans accidentologie SNCF 2013-2018).

	RN77 section étudiée (sans PN) (L = 1,6 km Trafic = 12 000 véh/j)	RD84 actuelle entre rue des Isles et giratoire RN6 (L = 1,1 km Trafic = 13 000 véh/j)	Passage à niveau	TOTAL sur la section étudiée par an
Nombre de tués	0,0454	0,0325	0,3333	<b>0,4112</b>
Nombre de blessés graves	0,299	0,281	0,166	<b>0,746</b>
Nombre de blessés légers	0,556	0,429	2,666	<b>3,651</b>

La monétarisation annuelle de ces accidents est de **1 694 137 euros par an**.

L'estimation dans la configuration future avec le projet de barreau neuf et suppression du passage à niveau a été établie sur les mêmes bases.

	Barreau neuf (L = 0,9 km Trafic = 12 000 véh/j)	RD84 reconfigurée entre les deux giratoires (L = 1,1 km Trafic = 25 000 véh/j)	TOTAL sur la section étudiée par an
Nombre de tués	0,0255	0,0638	<b>0,0894</b>
Nombre de blessés graves	0,168	0,420	<b>0,588</b>
Nombre de blessés légers	0,313	0,782	<b>1,095</b>

La monétarisation de ces accidents annuellement est de **545 738 euros par an**.

**Les travaux vont permettre un gain annuel de 1 148 399 euros par an.**

Le projet va augmenter de façon importante la sécurité routière sur ce secteur par la suppression du passage à niveau et augmenter également la sécurité dans Jonches, zone urbaine traversée par une route nationale à fort trafic.

### Temps de parcours

Le projet aura une incidence sur le trafic supporté par les voies et le temps de parcours des usagers. En effet, la fermeture du passage à niveau va engendrer un trafic très faible au sein du bourg de Jonches (rue Robert Rimbart) qui va devenir une impasse, avec un trafic journalier maximum de 1 000 véh/jour. Pour ces habitants voulant se rendre à Auxerre ou ceux du secteur de Laborde ou des villages situés à l'Est et transitant par Jonches, la distance sera augmentée de l'ordre de 3,3 km maximum et le temps de trajet, 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 et de l'accès sud de la ZA va impliquer un détour de l'ordre de 2,5 km et de retransiter via la RD84 élargie à 2x2 voies pour absorber l'ensemble du nouveau flux (RD77 et accès sud de la zone industrielle). Le temps de trajet sera donc allongé de l'ordre de 4 minutes.

### Incidence du projet sur la pollution atmosphérique et la consommation d'énergie et les niveaux de bruit

#### - Coût de la pollution atmosphérique

D'après le rapport de Quinet sur l'évaluation socio-économique des investissements publics de septembre 2013, peuvent être monétarisés certains coûts tels que la pollution de l'air sur la base de ces effets sanitaires. Cette estimation est basée sur les estimations de trafic routier (en différenciant la part poids lourds des véhicules légers) et du type d'occupation humaine (urbain dense, urbain diffus, interurbain).

A partir des valeurs indiquées dans ce rapport, le coût de la pollution atmosphérique est calculé à l'horizon 2020 avec et sans projet.

#### Valeurs prises pour les calculs, issues du rapport Quinet 2013

	Interurbain (barreau et RD84) en €2010 /100 véh.km	Urbain diffus (traversée Jonches) en €2010 /100 véh.km
VL	0,9	1
PL	6,4	9,4

Les résultats donnent un coût estimatif, en situation 2020, sans projet de 437 euros/jour et avec projet de 518 euros/jour (valeur 2010), soit une perte annuelle de 29 565 euros.

Cette augmentation du coût de la pollution s'explique par l'augmentation de distance à parcourir. Cette pollution sera émise en milieu rural plutôt qu'en zone urbanisée, réduisant l'impact sur les riverains.

- Incidences du projet sur l'effet de serre

La plupart des gaz à effet de serre (GES) sont d'origine naturelle. Mais certains d'entre eux sont uniquement dus à l'activité humaine ou voient leur concentration dans l'atmosphère augmenter en raison de cette activité.

C'est le cas en particulier de l'ozone (O3), du dioxyde de carbone (CO2) et du méthane (CH4).

La combustion des carbones fossiles comme le charbon, le lignite, le pétrole ou le gaz naturel (méthane) rejette du CO2 en grande quantité dans l'atmosphère : la concentration atmosphérique de gaz carbonique a ainsi légèrement augmenté, passant de 0,030 % à 0,038 % en 50 ans. Seule la moitié serait recyclée par la nature, et l'autre moitié resterait dans l'atmosphère, ce qui augmenterait l'effet de serre.

Les activités humaines dégagent donc une abondance de GES : les scientifiques du GIEC qui étudient le climat, estiment que l'augmentation des teneurs en gaz d'origine anthropique produit un réchauffement climatique.

Selon la commission Quinet en février 2019, le coût de la tonne de carbone est revu à la hausse par rapport au rapport initial. Ainsi, à l'horizon 2020, la tonne de carbone s'établira ainsi à 65,4€/tonne équivalent carbone.

Le calcul des émissions de CO2 est établi à partir de la consommation des véhicules, qui est, selon le rapport Quinet, défini de la sorte :

- 2,24 kg de CO2/L d'essence ;
- 2,49 kg de CO2/L de gazole.

	Emission de gaz à effet de serre en 2020 sans projet	Emission de gaz à effet de serre en 2020 avec projet
Quantité de CO2 (kg/jour)	5168	6713
Coût en €/jour	338	439

Sur cet aspect, le projet engendre une perte annuelle de 36 865 euros.

Cette légère augmentation s'explique par l'augmentation de la distance parcourue par les automobilistes. Mais cette pollution sera émise en milieu rural plutôt qu'en zone urbanisée, réduisant l'impact sur les riverains.

- Evaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet

On considère une répartition moyenne du parc français à l'horizon 2020, constitué à 30 % de véhicules essence et 70 % de véhicules diesel et l'ensemble des poids lourds en diesel.

	Consommation de carburant en 2020 sans projet	Consommation de carburant en 2020 avec projet
Consommation essence (kg/jour)	798	943
Consommation diesel (kg/jour)	923	1291

- Coût des nuisances sonores

En termes de nuisances sonores, le projet va améliorer nettement le trafic au sein de Jonches, comprenant une centaine d'habitations, zone urbanisée, engendrant un gain pour la collectivité. **Le gain est lié au report de trafic dû à la suppression du PN19 qui engendre une forte diminution des nuisances sonores, comprise entre 7 et 16 dB(A).** Ce gain est difficilement estimable.

Certes, le projet engendrera une augmentation des niveaux de bruit pour les habitations situées aux abords du futur barreau (quartier Petit Saint Quentin, environ une quinzaine d'habitations) et quelques habitations (une dizaine) au Nord de Jonches. Toutefois, des écrans sont prévus afin de diminuer cet impact.

### 8.3. Synthèse

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.

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.

Le projet aura cependant 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.

## 9. CLASSEMENT / DECLASSEMENT

### 9.1. Domanialité des voies : état actuel

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.

ETAT INITIAL - Classement/Déclassement

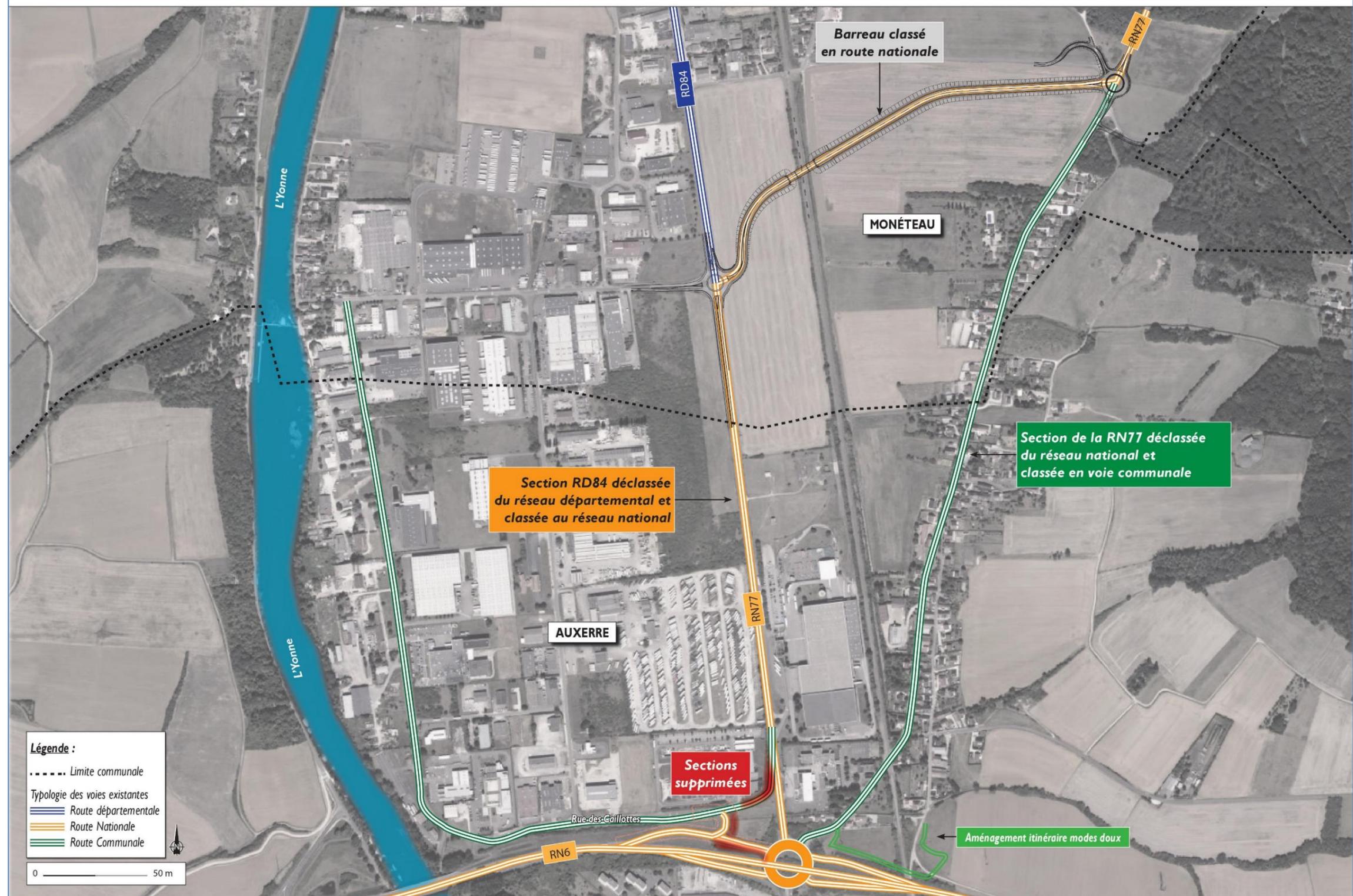


## 9.2. Domanialité des voies : état futur

Le barreau créé sur du parcellaire agricole sera à classer en Route Nationale, en RN77 ainsi que la section de la RD84 élargie à 2x2 voies.  
Par ailleurs, la RN 77 dans la traversée de Monéteau sera déclassée du réseau national et sera classée 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.

### ETAT FUTUR - Classement/Déclassement



### 9.3. Synthèse

Les **classements et déclassements de la voirie** seront opérés conformément à la carte présentée ci-avant.

Le tableau suivant récapitule les tronçons et les linéaires concernés de l'Ouest vers l'Est y compris les ouvrages qui en assurent la continuité :

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

En synthèse, le projet d'aménagement concerne environ 4035 m de voies comme suit :

- 900 m de voie nouvelle classée en RN77, aménagée sur des parcelles agricoles et raccordée aux voiries existantes RD et voies communales ;
- 1100 m de voie nationale classée en voie communale ;
- 1635 m de voie départementale classée en voie nationale ;
- 400 m d'aménagement d'itinéraire modes doux, classé au réseau communal.

## 10. BILAN DES CONCERTATIONS PREALABLES A L'ENQUETE

### 10.1. BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

# RN77 Jonches PN 19



## RN77 - SUPPRESSION DU PASSAGE A NIVEAU N° 19

Bilan de la concertation publique  
15 mars au 15 avril 2018



PRÉFET  
DE LA RÉGION  
BOURGOGNE-  
FRANCHE-COMTÉ

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

## SOMMAIRE

<b>1. LE PROJET OBJET DE LA CONCERTATION</b>	<b>3</b>
1.1. L'essentiel sur le projet	3
1.2. Les aménagements envisagés	4
1.3. Le calendrier du projet	6
1.4. En parallèle au projet de suppression du passage à niveau	7
1.5. Les acteurs du projet	7
<b>2. LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION</b>	<b>8</b>
2.1. Le cadre, le périmètre et les objectifs de la concertation	8
2.2. La préparation de la concertation	8
2.3. 15 mars au 15 avril: le dispositif d'information et de participation	9
<b>3. LE BILAN CHIFFRÉ DE LA PARTICIPATION</b>	<b>13</b>
3.1. Les contributions écrites recueillies	13
3.2. La participation aux réunions	15
<b>4. LA SYNTHÈSE DES EXPRESSIONS RECUEILLIES</b>	<b>16</b>
4.1. L'opportunité du projet	17
4.2. Le tracé et les variantes	18
4.3. Les modes doux	18
4.4. Le raccordement sur le réseau routier existant	19
4.5. Le projet parallèle du barreau RN6-RD124	20
4.6. Les impacts sur l'environnement et le cadre de vie	20
4.7. Les aménagements de sécurisation du passage à niveau	21
4.8. La concertation	22
<b>5. LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION ET LES SUITES A DONNER</b>	<b>23</b>
5.1. Les enseignements de la concertation	23
5.2. Les suites à donner	24
<b>ANNEXES</b>	<b>25</b>

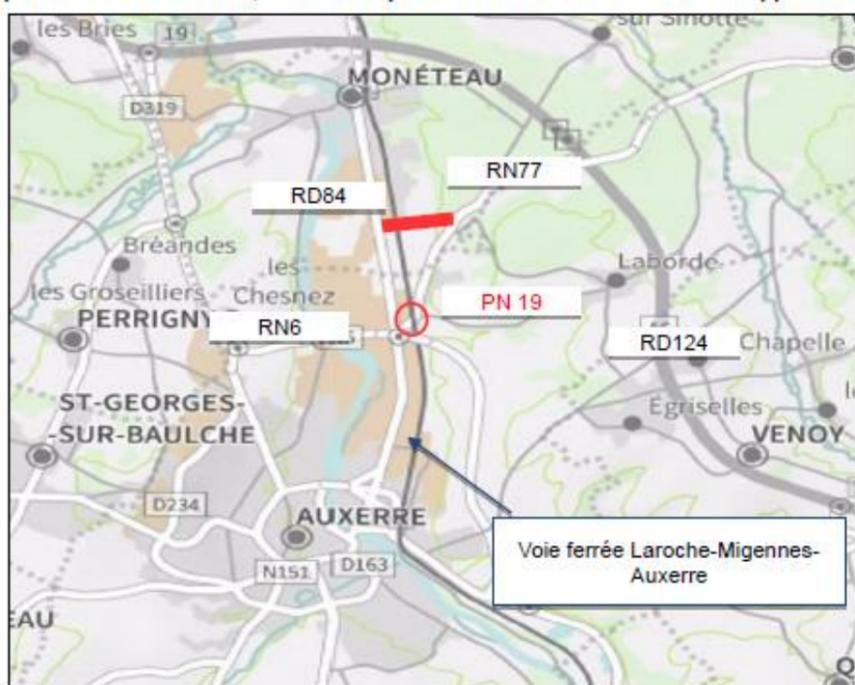
# 1. LE PROJET OBJET DE LA CONCERTATION

## 1.1. L'ESSENTIEL SUR LE PROJET

Le passage à niveau n°19 à Auxerre-Jonches permet à la RN77, reliant Auxerre à Troyes, de franchir la voie ferrée Laroche-Migennes-Auxerre.

Ce passage à niveau a connu plusieurs accidents et a été inscrit sur la liste des passages à niveau classés préoccupants et devant être supprimés.

Si l'État a renforcé dès 2011 la sécurisation du passage à niveau avec divers équipements améliorant sa perception, le nombre d'infractions constaté au franchissement des radars de feux (60 par mois) et l'accident du 14 janvier 2018, qui a fait deux victimes, n'ont fait que renforcer la nécessité de sa suppression.



Des études préalables ont évalué différents itinéraires de déviation possibles pour permettre la suppression du passage à niveau. À l'issue de ces études, l'État a retenu, par décision ministérielle du 29 juin 2012, le principe de supprimer le PN 19 par la création d'une déviation par l'ouest de Jonches avec la réalisation d'un barreau routier raccordant la RN77 à la RD84 et franchissant la voie ferrée par un passage supérieur (tracé 5). Le projet présenté porte sur deux variantes de tracé répondant à ce choix (décrites pages suivantes).

Il comprend également le rétablissement des modes doux à hauteur du passage à niveau actuel.

Le projet est estimé à 18,5 millions d'euros, financés à 100 % par l'État.

## 1.2. LES AMÉNAGEMENTS ENVISAGÉS

### LA VARIANTE ROUTIÈRE

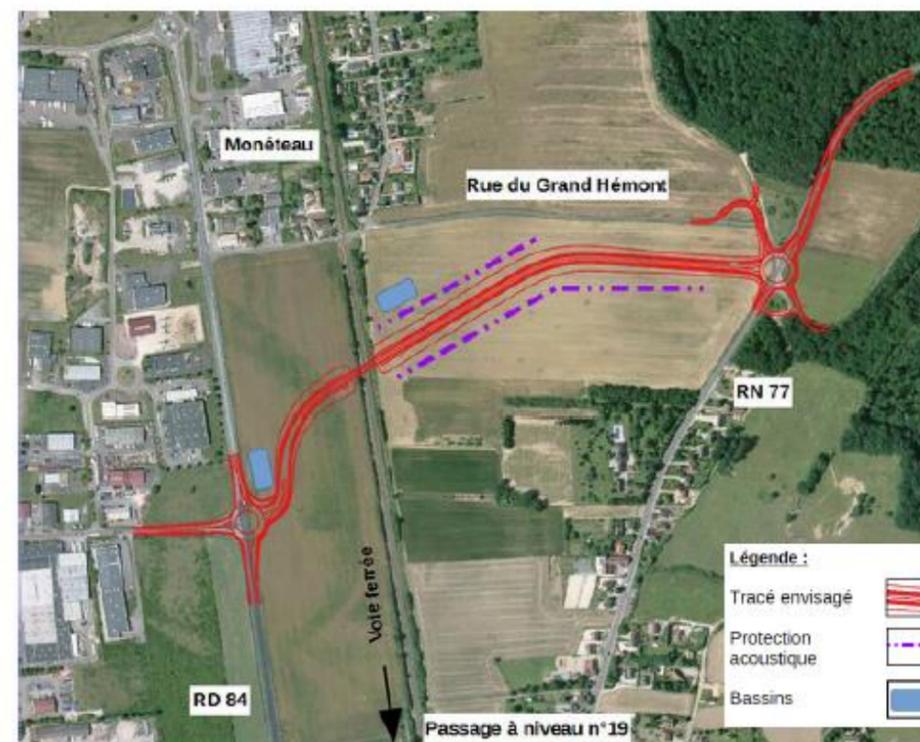
Cette variante dite « routière » consiste en la création d'une voirie nouvelle parallèle à la rue du Grand Hémont.

Deux carrefours giratoires permettraient la liaison par un barreau routier de 890 mètres. Le franchissement de la voie ferrée se ferait par un passage supérieur nécessitant des remblais (buttes de terre) de 7 mètres.

Un réseau de collecte étanche des eaux pluviales serait réalisé avec l'aménagement de bassins de traitement. Il serait destiné à protéger à la fois les écoulements naturels et les eaux souterraines de toutes pollutions liées à l'infrastructure.

Concernant les nuisances sonores, des écrans acoustiques seraient placés de part et d'autre de la route.

Ce tracé plus direct impacterait sensiblement l'espace agricole.



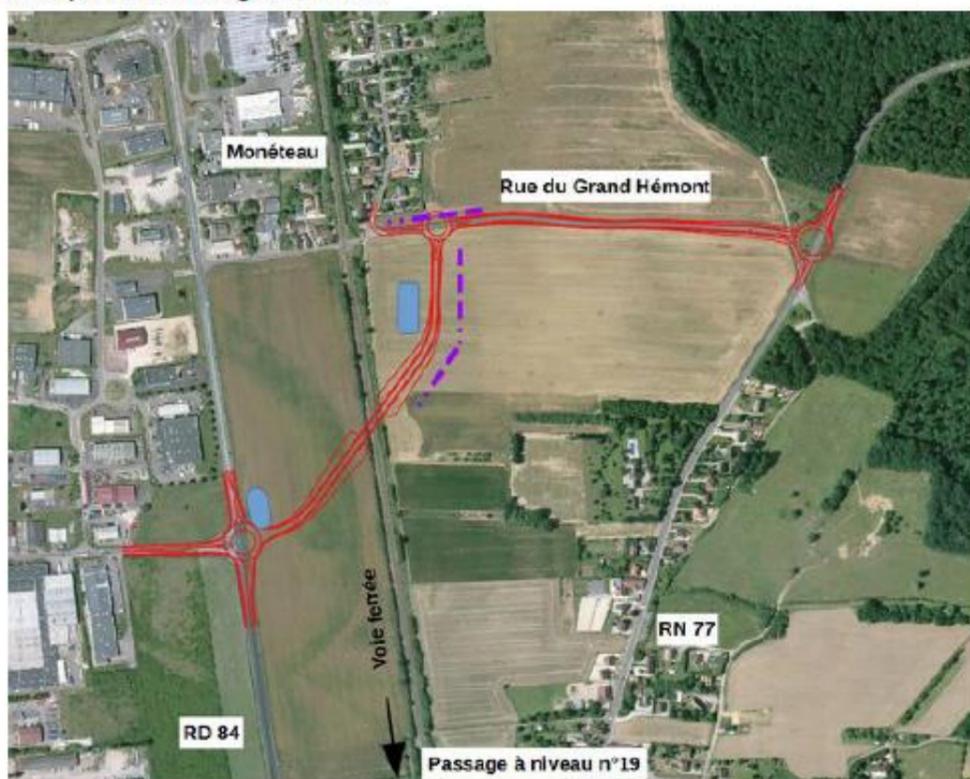
## LA VARIANTE URBAINE

Cette variante dite « urbaine » consiste en la création d'une voirie nouvelle utilisant pour partie l'emprise de la rue du Grand Hémont.

Ce tracé de 1 050 mètres comporterait trois carrefours giratoires : deux situés à chaque extrémité pour assurer la liaison RD84-RN77, le troisième intermédiaire permettant une desserte de l'Avenue Saint-Quentin à Monéteau.

Un réseau de collecte étanche des eaux pluviales serait réalisé avec l'aménagement de bassins de traitement. Il serait destiné à protéger à la fois les écoulements naturels et les eaux souterraines de toutes pollutions liées à l'infrastructure.

La proximité de la future route nationale avec le secteur urbanisé de Monéteau nécessiterait la réalisation d'écrans acoustiques pour limiter l'exposition au bruit en deçà des seuils réglementaires.



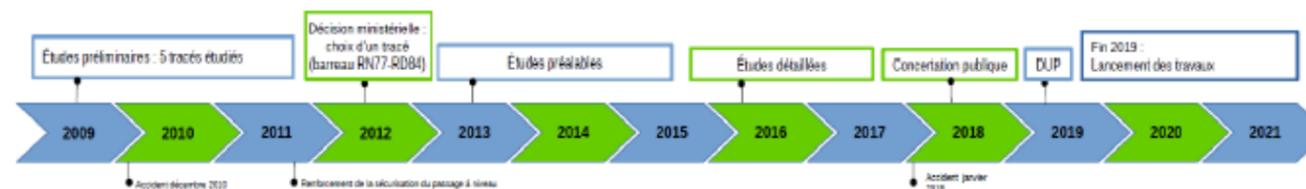
- Légende :
- Tracé envisagé 
  - Protection acoustique 
  - Bassins 

## LES MODES DOUX

Le projet porte également sur le rétablissement des modes doux, au moyen d'une passerelle avec rampes d'accès, franchissant la voie ferrée à l'emplacement initial du passage à niveau. Elle permettrait aux piétons, aux cyclistes et aux personnes à mobilité réduite (PMR) de franchir la voie ferrée en toute sécurité.

## 1.3. LE CALENDRIER DU PROJET

À la suite de la concertation publique, qui s'est tenue du 15 mars au 15 avril 2018, les études sur le projet seront poursuivies pour approfondir les dimensions techniques et environnementales. L'enquête publique est envisagée fin 2018 et le lancement des travaux fin 2019.



L'approfondissement des études de conception du projet, comprenant la préparation du dossier d'enquête publique en 2018, s'appuiera sur le présent bilan de la concertation.

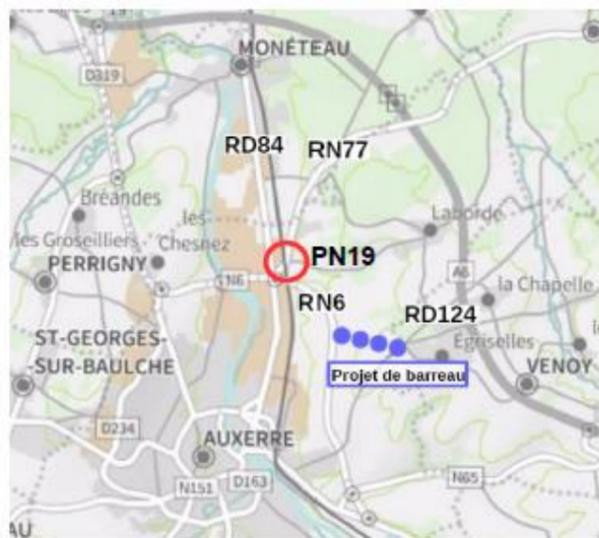
Les études à venir porteront notamment sur :

- la justification du projet proposé
- la description détaillée des aménagements
- la détermination des impacts du projet sur l'environnement humain et naturel et des mesures permettant de les éviter, de les réduire ou de les compenser

#### 1.4. EN PARALLÈLE AU PROJET DE SUPPRESSION DU PASSAGE À NIVEAU

La communauté d'agglomération d'Auxerre portera la maîtrise d'ouvrage d'une liaison routière entre la RD124 et la rocade d'Auxerre (RN6) à hauteur d'Egriselles (voir schéma ci-dessous).

Dans le contexte de la suppression du PN19, ce projet permettra de faciliter les déplacements des habitants du secteur de l'Est auxerrois et de Laborde en leur offrant une liaison directe pour rejoindre l'échangeur RN6-RD84-RN77.



#### 1.5. LES ACTEURS DU PROJET

##### LA MAÎTRISE D'OUVRAGE : L'ÉTAT - DREAL

La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Bourgogne Franche-Comté, service régional de l'État, assure la maîtrise d'ouvrage de la suppression du passage à niveau n°19.

Elle met en œuvre, sous l'autorité du Préfet de Région, les politiques publiques du Ministère de la Transition écologique et solidaire (transition écologique et énergétique, transports durables, préservation des ressources, des patrimoines naturels et paysagers et de la biodiversité) et du Ministère de la Cohésion des territoires.

##### LES COLLECTIVITÉS PARTENAIRES

Afin de prendre en compte l'ensemble des enjeux de ce projet, l'État a associé les communes d'Auxerre, de Monéteau, de Venoy et SNCF Réseau.  
La DIR (Direction Interdépartementale des Routes) Centre Est, exploitant de la RN77, a également été associée à l'élaboration du projet.

## 2. LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION

**La concertation publique a été organisée du 15 mars au 15 avril 2018. Elle a été conçue pour que chacun soit informé et ait la possibilité de faire part de son point de vue pour enrichir le projet.**

### 2.1. LE CADRE, LE PÉRIMÈTRE ET LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

La concertation publique a été organisée au titre de l'article L103-2 du Code de l'Urbanisme, par l'État, maître d'ouvrage de l'opération.

Son périmètre concernait les communes d'Auxerre, de Monéteau et de Venoy dans lesquelles les aménagements sont envisagés.

Les objectifs de la concertation publique étaient :

- d'informer sur le projet de suppression du passage à niveau n°19 ;
- de présenter les résultats des études conduites jusqu'ici (études d'avant-projet) et d'expliquer les différentes étapes nécessaires à l'élaboration du projet ;
- de permettre à chacun, acteur, habitant, usager, de poser ses questions et de faire part de ses attentes, observations et propositions.

### 2.2. LA PRÉPARATION DE LA CONCERTATION

Les principes de la concertation ont été convenus lors de la réunion du 25 janvier 2018 présidée par M. le Préfet de l'Yonne suite à l'accident du 14 janvier 2018 : concertation organisée sur une durée d'un mois avec l'organisation de deux réunions publiques, l'une à Laborde et l'autre à Monéteau.

L'arrêté n° 044 du 8 mars 2018 a indiqué les objectifs poursuivis et précisé les modalités de la concertation publique concernant la suppression du passage à niveau n°19 à Jonches.

## 2.3. DU 15 MARS AU 15 AVRIL 2018 : LE DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION

### Le communiqué de presse d'ouverture de la concertation

Un communiqué de presse a été publié le 13 mars 2018 sur le site internet de la préfecture de l'Yonne présentant le projet et le dispositif de concertation publique.

Ce communiqué de presse a donné lieu à plusieurs articles :

- France 3 Bourgogne-Franche-Comté : « Suppression du passage à niveau de Jonches : une concertation publique est lancée », le 13 mars 2018 ;
- *L'Yonne Républicaine* : « La concertation publique en quatre points », le 14 mars 2018 ;
- France 3 Bourgogne-Franche-Comté « Suppression du passage à niveau de Jonches : une concertation publique est lancée »
- [www.vibration.fr](http://www.vibration.fr) : « Yonne : faut-il supprimer le passage à niveau de Jonches ? », le 15 mars 2018.

### Les modalités d'information du public

#### La plaquette d'information



La plaquette d'information (6 pages) présentait les enjeux du projet, les solutions techniques envisagées (variante routière et variante urbaine), les questions liées à l'environnement et au cadre de vie et les modalités pour participer à la concertation.

Elle a été diffusée à environ 2 500 exemplaires dans les lieux dédiés dans les communes d'Auxerre, de Monéteau et de Venoy.

#### Les sites Internet

Le site Internet de la DREAL Bourgogne Franche-Comté et le site Internet de la Préfecture de l'Yonne ont proposé une présentation du projet et permettaient la consultation et le téléchargement de la plaquette d'information.

Les sites Internet des Villes d'Auxerre, Monéteau et Venoy ont relayé les principales informations sur le projet et sur la concertation.

#### Les articles dans les magazines des collectivités

L'annonce de la concertation publique a été faite dans le n°223 d'Auxerre Magazine paru en mars 2018.

Les panneaux municipaux des Villes d'Auxerre et de Monéteau ont relayé les informations sur la concertation, en particulier les dates des réunions publiques.

#### Les affiches



Des affiches au format A3, au nombre de 100, ont informé de la tenue et des dates de la concertation publique.

Ces affiches ont été installées par les collectivités dans les communes d'Auxerre, de Monéteau et de Venoy.

#### Les flyers



Des flyers au format A6 ont été mis à disposition à l'accueil des mairies associées au projet (Auxerre, Monéteau et Venoy). La commune de Monéteau les a diffusés dans les boîtes aux lettres des habitants.

## Les modalités d'expression des avis

### Les registres



Quatre registres de concertation permettant de consigner des observations ont été mis à disposition dans les mairies d'Auxerre, de Monéteau et de Venoy ainsi que dans les locaux du service du Dynamisme urbain de la Ville d'Auxerre pendant toute la durée de la concertation.

### L'adresse courriel

Le maître d'ouvrage a mis en place pendant la durée la concertation une adresse courriel dédiée à l'opération :  
[jonches-suppressionpn19@developpement-durable.gouv.fr](mailto:jonches-suppressionpn19@developpement-durable.gouv.fr)

### L'adresse postale

Le public pouvait également adresser ses observations par courrier postal à l'adresse : « Concertation Jonches - Suppression du PN 19 » - DREAL Bourgogne Franche-Comté - 21B rue Alain-Savary - CS 31269 - 25005 Besançon Cedex.

## Les réunions publiques

### La réunion publique du 21 mars 2018 à Laborde

La première réunion publique s'est tenue le 21 mars 2018 à 18h30 en salle Camille Debay de Laborde.

Un compte-rendu de la réunion publique a été établi pour restituer les échanges. Ce document est annexé au présent bilan.



### La réunion publique du 28 mars 2018 à Monéteau

La seconde réunion publique s'est tenue le 28 mars 2018 à 18h30 au foyer municipal de la ville de Monéteau.

Un compte-rendu de la réunion publique a été établi pour restituer les échanges. Ce document est annexé au présent bilan.



### 3. LE BILAN CHIFFRÉ DE LA PARTICIPATION

Au plan de la participation, les principaux éléments de synthèse à retenir sont les suivants.

#### 3.1. LES CONTRIBUTIONS ÉCRITES RECUEILLIES

218 contributions écrites ont été recueillies :

- 37 ont été adressées par courriel ;
- 181 ont été consignées dans les registres de concertation selon la répartition suivante :
  - 4 dans le registre de la mairie d'Auxerre ;
  - 59 dans le registre de la mairie de Monéteau ;
  - 71 dans le registre de la mairie de Venoy ;
  - 2 dans le registre du service du Dynamisme Urbain de la Ville d'Auxerre ;
  - 45 sous forme d'un questionnaire issu du collectif Laborde, association de riverains de Laborde, recueilli dans le registre de Venoy.

L'adresse postale n'a pas été utilisée par les contributeurs.

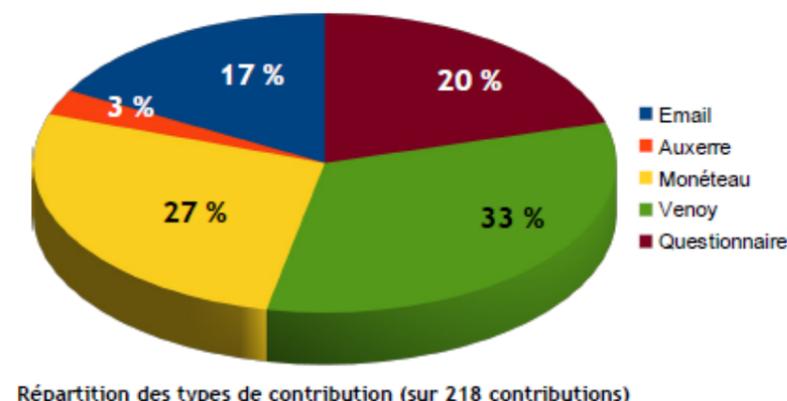
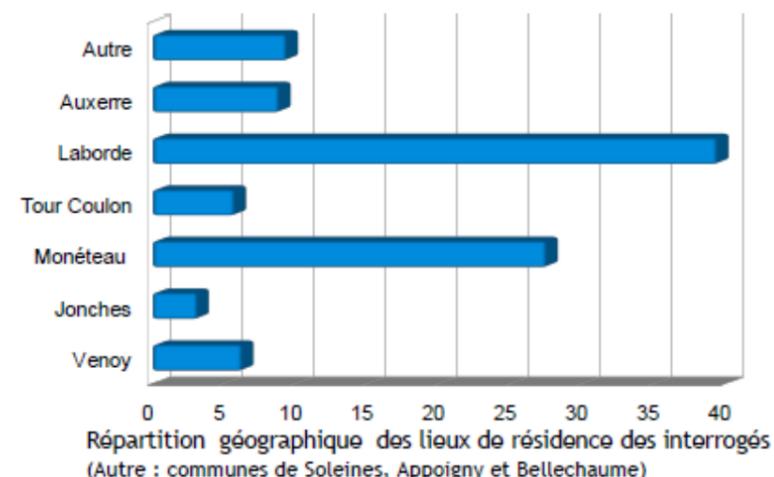
Deux pétitions ont été déposées dans le registre de Monéteau :

- la première « Non aux deux variantes - Non à la fermeture du passage à niveau du Grand Hémont, n°18 - Non aux embouteillages sur la RD84 » dénombre 98 signatures ;
- la deuxième « Non aux deux variantes envisagées - Non aux embouteillages sur la RD84 - Non à la pollution du captage de l'eau » regroupe 170 signatures.

Quelques contributions ont été adressées en deux exemplaires strictement identiques (par exemple écrites sur un registre et doublées d'un courriel). Elles ne sont comptabilisées qu'une fois.

La page internet dédiée à la suppression du passage à niveau n°19 sur le site internet de la DREAL a été consultée 121 fois depuis l'ouverture de la concertation.

Une délibération sur le projet a été prise par la commune d'Auxerre.



### 3.2. LA PARTICIPATION AUX RÉUNIONS

#### La réunion publique du 21 mars 2018 à Laborde

Environ 150 personnes étaient présentes à la réunion publique à Laborde le 21 mars 2018.

Cette réunion a duré 2 heures 30. Elle a donné lieu à 15 interventions/prises de parole du public.

#### La réunion publique du 28 mars 2018 à Monéteau

Environ 200 personnes étaient présentes à la réunion publique de Monéteau le 28 mars 2018.

Cette réunion a duré 2 heures 30. Elle a donné lieu à 20 interventions/prises de parole du public et 10 interventions/prises de parole des élus.

Au regard de ces chiffres - tout en restant prudent en raison des doubles comptes (par exemple des personnes qui ont participé à une réunion publique et qui ont déposé une contribution écrite) - on peut estimer qu'environ 300 personnes se sont intéressées au projet et se sont mobilisées pour participer à la concertation.

## 4. LA SYNTHÈSE DES EXPRESSIONS RECUEILLIES

Cette partie propose une synthèse des contributions recueillies au cours de la concertation dans les registres, les courriels et lors des réunions publiques des 21 et 28 mars 2018. Des réponses aux questions sont proposées par le maître d'ouvrage dans les encadrés au fil du texte.

#### La répartition thématique des expressions

À l'issue de l'analyse des contributions recueillies (pour mémoire, 218 contributions écrites et 45 interventions au cours des réunions publiques), 8 thématiques principales d'expression ont été identifiées et sont développées dans les pages qui suivent.

Le tableau ci-dessous présente le nombre de fois où ces 8 thématiques sont présentes dans les contributions (les contributions portent généralement sur plusieurs thématiques).

THÉMATIQUES	Nombre d'apparitions dans les contributions
L'opportunité du projet	139
Le tracé et les variantes	52
Les modes doux	12
Le raccordement sur le réseau routier existant	103
Le projet parallèle de barreau RN6-RD124	37
Les impacts sur l'environnement et le cadre de vie	77
Les aménagements de sécurisation du passage à niveau	89
La concertation	49

## 4.1. L'OPPORTUNITÉ DU PROJET

### Des avis opposés à la suppression du passage à niveau

De nombreux avis exprimés au cours de la concertation remettent en cause l'utilité du projet de suppression du passage à niveau, soit parce que ce dernier n'est pas considéré comme dangereux, en particulier si le code de la route est respecté par les automobilistes, soit parce que les solutions proposées pour le projet de déviation ne conviennent pas. Selon certains avis, des travaux de sécurisation du passage à niveau plus importants et différents de ceux d'aujourd'hui suffiraient.

Quelques personnes suggèrent de réaliser le barreau de liaison pour les poids-lourds et de maintenir le passage à niveau pour l'accès aux riverains. Il a de plus été relevé que la RN77 menant à Jonches deviendrait une impasse à la suite de la fermeture du passage à niveau, ce qui l'isolerait d'Auxerre.

### Des questionnements sur le coût et financement du projet

L'enveloppe de 18,5 millions d'euros allouée au projet est considérée comme trop importante par plusieurs personnes. Certains jugent que des travaux de sécurisation du passage à niveau coûteraient moins cher que le projet envisagé et seraient aussi efficaces.

Des interrogations portent sur l'absence de financement de la part de SNCF Réseau et sur le fait que le projet soit financé à 100 % par l'État.

#### RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le passage à niveau n° 19 est inscrit dans un programme national de suppression des passages à niveau préoccupants. Sa dangerosité est réelle et les accidents qui ont eu lieu ces dernières années malgré des travaux de sécurisation, notamment l'accident mortel de janvier 2018, confirment la nécessité de sa suppression.

Il ne serait pas possible de maintenir le passage à niveau pour l'accès des riverains pour des raisons de sécurité et parce que le tri entre le trafic local et le trafic de transit ne pourrait pas être maîtrisé.

L'enveloppe du projet intègre les coûts des études et des travaux. Les travaux comprennent la construction de la route et de ses équipements, l'ouvrage de franchissement de la voie ferrée mais également la passerelle « modes doux », la reprise de la RD84, les écrans acoustiques, les éventuels aménagements paysagers et les mesures environnementales, notamment les bassins pour les eaux pluviales.

Le programme national de suppression des passages à niveaux sur les routes nationales est financé à 100 % par l'État qui est le propriétaire et le gestionnaire du réseau routier national. La réalisation des travaux peut être confiée à SNCF Réseau ou à un service de l'État.

## 4.2. LE TRACÉ ET LES VARIANTES

### Les avis sur le tracé retenu (tracé 5)

Le choix du tracé fait l'objet de contestations. Des personnes regrettent que la concertation n'ait pas porté sur deux autres tracés en particulier initialement étudiés qui sont jugés plus pertinents. Les personnes qui s'expriment sur ce sujet souhaiteraient que ces tracés soient étudiés plus en détail.

Quelques avis ont suggéré d'étudier la faisabilité d'un passage inférieur ou supérieur à l'endroit du passage à niveau.

### Les avis sur les variantes routière et urbaine

Selon les avis recueillis sur ce sujet, la variante routière est considérée comme plus acceptable, en raison de son plus grand éloignement des habitations de Jonches et de Monéteau. La variante urbaine est globalement rejetée car trop proche des habitations de Monéteau.

#### RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le tracé proposé à la concertation (tracé 5) a fait l'objet d'une décision ministérielle en juin 2012, à la suite d'études préliminaires portant sur plusieurs tracés et sur la base d'une comparaison de critères techniques (coût, linéaire, mouvements de terre, etc.) et environnementaux (eau, bruit, consommation d'espace, etc.). Ce choix avait auparavant été entériné par le Comité de Pilotage qui sollicitait également l'engagement d'études détaillées sur le tracé 5.

Plusieurs variantes de ce tracé ont ensuite été étudiées et les variantes dites « routière » et « urbaine » ont été proposées à la concertation en raison des différentes fonctionnalités qu'elles offraient.

## 4.3. LES MODES DOUX

Quelques remarques des participants à la concertation portent sur la passerelle de franchissement de la voie ferrée pour les modes doux (piétons, cycles, personnes à mobilité réduite). Quelques contributeurs indiquent ne pas voir d'intérêt à une passerelle avec ascenseur et s'interrogent sur la maintenance de celle-ci.

Une proposition fait état de l'opportunité de mettre en place un cheminement piéton qui permettrait aux personnes travaillant dans la zone de la plaine des Isles de se rendre au restaurant situé de l'autre côté de la RD84.

Une personne demande s'il est possible de créer un passage à niveau piéton via un portillon sécurisé.

M. le Maire de Venoy propose une passerelle accolée à l'actuel pont de la RN6.

#### RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le rétablissement des modes doux est intégré dans le projet. Il prévoyait initialement une passerelle avec rampe d'accès pour les piétons, les cyclistes et les personnes à mobilités réduites. Au vu des emprises importantes nécessaires pour créer des rampes d'accès, le maître d'ouvrage a étudié l'opportunité d'une passerelle avec ascenseur. La proposition alternative de M. le Maire de Venoy sera regardée dans la suite des études.

#### 4.4. LE RACCORDEMENT SUR LE RÉSEAU ROUTIER EXISTANT

##### Des inquiétudes sur les trafics

De nombreux contributeurs expriment la crainte d'une saturation dans les giratoires envisagés dans le projet, due à l'augmentation du trafic projeté sur la RD84 (27 000 véhicules/jour).

Quelques personnes interrogent la capacité de la RD84 actuelle à soutenir ce niveau de trafic et sur l'entretien futur de cette route.

##### Des interrogations sur la desserte de Laborde

Des habitants de Laborde expriment leur désaccord sur le rallongement de parcours de 2,5 km induit par la suppression du passage à niveau, sur le surcoût en carburant sur l'année pour eux et sur un aménagement qui contribuerait à les isoler davantage d'Auxerre.

Des craintes s'expriment sur le fait que les usagers pourraient couper par la route de la Tour Coulon, qui est étroite et sinueuse, afin de pallier cet allongement de parcours.

#### RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le projet de déviation de la RN 77 par le tracé 5 implique une augmentation du trafic sur le tronçon actuel de la RD84. Avec le projet, ce tronçon sera reclassé dans la voirie nationale et la plate-forme routière sera aménagée pour être adaptée au trafic attendu. L'État sera donc en charge d'assurer l'exploitation de celle-ci. Les carrefours giratoires de raccordement seront dimensionnés pour les trafics futurs afin d'éviter la saturation. Les études de trafic ont montré que des circulations quotidiennes en provenance et vers l'Est auxerrois traversaient Laborde dans des proportions importantes. Le projet de barreau RN6-RD124 a pour objectif de reporter ce trafic sur la RN6 ce qui éviterait ainsi la traversée de Laborde.

#### 4.5. LE PROJET PARALLÈLE DE BARREAU RN6-RD124

Quelques personnes s'expriment négativement sur le projet de barreau proposé par la Communauté d'agglomération de l'Auxerrois en indiquant qu'il ne répond pas aux attentes des habitants de Laborde.

Des remarques portent sur le coût élevé de ce projet qui viendrait s'ajouter aux 18,5 millions d'euros alloués au projet de suppression du PN19. Les personnes qui s'expriment sur ce sujet souhaitent des solutions de raccordement moins onéreuses avec notamment la possibilité de reclasser la route nationale en départementale afin d'aménager un carrefour giratoire.

#### RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le projet de barreau RN6-RD124 est un projet porté par la Communauté d'agglomération de l'Auxerrois. Il est destiné à offrir une alternative aux habitants de Laborde dans leurs déplacements quotidiens lorsque la suppression du passage à niveau sera effective. Pour cela, sa réalisation doit être concomitante avec la suppression du passage à niveau.

#### 4.6. LES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT ET LE CADRE DE VIE

##### Des inquiétudes sur les nuisances sonores et visuelles

Les participants à la concertation expriment globalement des inquiétudes sur la proximité du projet avec les habitations et sur les nuisances sonores qui en découleront, ainsi que sur la hauteur des remblais et des écrans acoustiques et leurs impacts sur le paysage.

### Les remarques sur la préservation de la qualité de l'eau et l'environnement

Le projet étant proche d'une zone de captage d'eau, plusieurs remarques portent sur l'augmentation du risque de pollution de l'eau qui pourrait être dû à des renversements de poids lourds dans les giratoires envisagés.

Certaines personnes s'interrogent quant à l'origine des matériaux d'apports utilisés dans les remblais pouvant nuire à l'environnement.

#### RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

La question du bruit sera précisée dans le cadre des études détaillées en tenant compte des perspectives de trafic à l'horizon 2040. Ces études viseront à identifier et prévoir les protections acoustiques nécessaires si les seuils réglementaires de bruit (60 dB) sont dépassés. Le maître d'ouvrage s'engage d'ores et déjà à la mise en place de dispositifs de protection anti-bruit.

Le projet prévoit un franchissement de la voie ferrée en passage supérieur (pont routier au-dessus de la voie ferrée). L'insertion paysagère de cet aménagement fera l'objet d'une étude détaillée et soignée lors de la constitution du dossier d'enquête publique.

Les matériaux d'apports nécessaires pour la réalisation des remblais seront d'origine naturelle et proviendront de carrières spécialisées.

La contrainte du captage de la Plaine des Isles est identifiée depuis les études préliminaires effectuées en 2009-2010. Le projet de liaison RD84-RN77 se situe en limite du périmètre rapproché du champ captant. La conception d'infrastructures routières neuves intègre aujourd'hui des équipements qui assurent la collecte des eaux de ruissellement issues des plate-formes routières, le traitement de la pollution avant régulation de leur rejet dans le milieu naturel, hors périmètre du champ captant. En cas de pollution accidentelle, les effluents sont collectés et confinés dans les bassins de traitement pour être évacués ensuite par un filaire adaptée.

Les giratoires seront dimensionnés pour une circulation en sécurité des véhicules particuliers et des poids lourds.

### 4.7. LES AMÉNAGEMENTS DE SÉCURISATION DU PASSAGE À NIVEAU

Quelques remarques des contributeurs portent sur la possibilité d'installer de nouveaux aménagements de sécurisation du passage à niveau. Parmi ces propositions se comptent la possibilité d'éloigner les barrières de la voie ferrée, l'installation de feux tricolores, l'amélioration de la visibilité des feux et du passage à niveau en supprimant les panneaux publicitaires, l'installation de caméras de surveillance et l'installation d'un équipement constitué d'un obstacle qui se lève pour bloquer l'accès des véhicules aux voies ferrées.

#### RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Différents aménagements de sécurisation ont été mis en place depuis 2009 : zone limitée à 30km/h, feux clignotants, radar de feux, etc.

SNCF Réseau a expliqué au cours des réunions publiques que les aménagements réalisés ont préalablement fait l'objet d'études. Tout dispositif qui n'a pas été installé a été jugé inefficace à cause du risque majeur de passage en chicane ou d'enfermement d'un véhicule sur la voie. Les innovations sont toutefois possibles ; elles doivent être validées au niveau national par l'État.

### 4.8. LA CONCERTATION

Des personnes estiment que les réunions publiques sont des réunions d'information et indiquent qu'elles craignent que leurs avis ne soient pas pris en compte.

Plusieurs regrettent que la concertation n'ait pas porté sur les cinq tracés initialement étudiés.

#### RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

La concertation sert à recueillir les avis des parties prenantes et à faire valoir des arguments. Le maître d'ouvrage a souhaité pour cela tenir des réunions publiques et mettre à la disposition du public différents moyens d'expression. Ces avis participent à la décision du maître d'ouvrage qui doit pouvoir présenter un projet partagé et accepté par le plus grand nombre lors de l'enquête d'utilité publique.

De ce fait, à la demande des habitants, la DREAL étudiera la faisabilité d'un contournement Est de Jonches dans le but d'obtenir une étude de même niveau que les tracés présentés à la concertation.

## 5. LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION ET LES SUITES À DONNER

L'État, maître d'ouvrage du projet de suppression du passage à niveau n°19, a établi le présent bilan de la concertation organisée du 15 mars au 15 avril 2018 afin de pouvoir, sur cette base, enrichir la prochaine étape d'étude destinée à préparer l'enquête d'utilité publique. Ce bilan de la concertation est rendu public. Il constituera également une pièce du futur dossier d'enquête publique.

### 5.1 LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

La concertation publique a permis de recueillir de nombreux avis des acteurs et des habitants du secteur concerné par le projet. Les réunions publiques ont réuni un nombre important de participants qui ont pu exprimer leurs avis et échanger sur le projet. Les registres de concertation et l'adresse courriel ont également été largement utilisés. À ce titre la concertation peut être considérée comme réussie.

De manière générale, les contributeurs regrettent que la concertation n'ait pas porté sur les cinq tracés initiaux. Le tracé 1 étudié en 2011 par le bureau d'étude Systra est régulièrement cité et apparaît dans les expressions comme plus acceptable que le tracé 5 retenu.

Concernant les variantes du tracé 5 proposées, le bilan de la concertation s'oriente vers la variante routière, offrant moins de fonctionnalités que la variante urbaine mais permet selon les participations à la concertation de réduire les nuisances du projet.

Les avis émis mettent en lumière un certain nombre d'inquiétudes :

- la proximité de la variante urbaine avec les habitations de Monéteau (Quartier de l'avenue de Saint-Quentin et de la rue du Grand Hémond) ;
- le passage routier supérieur d'une hauteur de 5,80 m permettant le franchissement de la voie ferrée dont les contributeurs soulignent les impacts sur le paysage ; par ailleurs, les fortes pentes sont considérées, d'après les futurs usagers, comme accidentogènes notamment pour les poids lourds ;
- la présence de la zone de captage des eaux de la Plaine des Isles et le risque de pollution en cas d'accident de la route ;
- la concentration du trafic de la RN77 sur la RD84 qui est déjà très passante et le report sur le « giratoire de Jonches » ;
- l'absence d'aménagement des routes communales qui seront davantage empruntées et l'allongement de temps de parcours que le projet induit ;
- le financement du barreau complémentaire, facilitant la liaison entre le trafic venant de l'Est Auxerrois à la rocade d'Auxerre, qui reste à déterminer.

La passerelle visant à rétablir les modes doux n'a pas réellement suscité d'intérêt au cours de la concertation. Cet ouvrage ne paraît pas être justifié par l'utilisation que les usagers en feront.

Enfin plusieurs interventions soulignent que la sécurité au passage à niveau est liée au respect du code de la route par les usagers. De ce fait des contributeurs regrettent que de l'argent public soit consacré à la suppression du passage à niveau. Ils privilégient le renforcement de la signalisation à l'approche du passage à niveau et la sécurisation par des dispositifs et aménagements supplémentaires.

### 5.2 LES SUITES À DONNER

Les membres du Comité de Pilotage se réuniront le 27 avril 2018 pour statuer sur les suites à donner au projet, sur les bases du présent bilan de la concertation.

Les études à venir permettront d'apporter des réponses sur les points suivants :

- l'impact du projet sur le captage d'eau de la Plaine des Isles sera précisé au moment des études du dossier loi sur l'eau ;
- la question des nuisances sonores sera approfondie avec des données de projection du bruit et l'étude de dispositifs de protection acoustique performants.

L'approfondissement des études techniques permettra d'enrichir le dossier d'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

Pour faire suite aux attentes exprimées lors de la concertation, le maître d'ouvrage s'engage à étudier en parallèle les propositions du public. Il prévoit de :

- réexaminer les tracés 1 et 2. Ces études évalueront la faisabilité sur des critères fonctionnels, de performance environnementale, de prise en compte du cadre de vie et d'impact financier ;
- travailler sur un nouvel emplacement pour la passerelle de franchissement de la voie ferrée qui se verra plus cohérent par rapport à l'itinéraire « modes doux » proposé. Une attention particulière sera portée à l'insertion de l'ouvrage dans son environnement en fonction des contraintes techniques ;
- étudier la requalification de l'actuelle RD84 reliant Monéteau à l'échangeur RN6 (giratoire de Jonches) en axe urbain. La faisabilité de la mise à 2x2 voies sera étudiée pour fluidifier le trafic se rendant à Auxerre.

Le maître d'ouvrage s'engage également à poursuivre l'information sur l'avancement des études sur la page dédiée au projet de suppression du passage à niveau n°19 sur le site Internet de la DREAL Bourgogne Franche-Comté ([www.bourgogne-franche-comte.developpement-durable.gouv.fr](http://www.bourgogne-franche-comte.developpement-durable.gouv.fr)).

Le calendrier prévisionnel est le suivant :

27 avril 2018 : réunion du Comité de Pilotage ;  
Mai à septembre 2018 : réalisation des études complémentaires listées ci-dessus ;  
Fin 2018 : Enquête d'utilité publique  
Fin 2019 - Début 2020 : Lancement des travaux

## ANNEXES

Les annexes sont consultables sur la page dédiée du site Internet de la DREAL Bourgogne Franche-Comté :

[www.bourgogne-franche-comte.developpement-durable.gouv.fr](http://www.bourgogne-franche-comte.developpement-durable.gouv.fr)

Elles comprennent :

- Le communiqué de presse de lancement de la concertation ;
- La plaquette d'information ;
- Les comptes-rendus des réunions publiques du 21 mars 2017 à Laborde et du 28 mars 2018 à Monéteau.



## RN77 - SUPPRESSION DU PASSAGE A NIVEAU N° 19

Bilan de la concertation inter-services  
du 3 juin au 3 juillet 2019



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

### 1. Introduction

Dans le cadre du projet de suppression du passage à niveau n°19 dans l'Yonne, engendrant la création d'un barreau routier, la requalification de la RD84 et l'aménagement d'une passerelle modes doux sur les territoires communaux d'Auxerre et de Monéteau, le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) a été adressé aux différents acteurs concernés par le projet afin d'engager la concertation inter-services (CIS), conformément à la circulaire du Premier Ministre du 5 octobre 2004 relative à la concertation applicable aux projets de travaux, d'aménagements et d'ouvrages de l'État et des collectivités territoriales.

Le présent document a pour objet de dresser le bilan de cette CIS. Il reprend les avis des différents services sollicités et y apporte une réponse.

### 2. La concertation inter-services

#### 1. Lancement de la concertation

La CIS, qui s'est déroulée du 3 juin au 3 juillet 2019, a pour objectif de recueillir les observations des services de l'Etat et les collectivités territoriales associés au projet, sur le dossier d'enquête publique.

Les organismes sollicités dans le cadre de la CIS par saisine du Préfet de l'Yonne le 3 juin 2019 sont les suivants :

- Préfecture de l'Yonne
- Conseil Départemental de l'Yonne
- Communauté d'agglomérations de l'auxerois
- Commune d'Auxerre
- Commune de Monéteau
- Commune de Venoy
- Direction interdépartementale des routes Centre-Est (DIR CE)/ Service Exploitation
- Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Bourgogne-Franche-Comté / Service biodiversité, eau et paysage (SBEP)
- Direction départementale du territoire de l'Yonne (DDT89)
- Direction Départementale des Finances Publiques (DDFIP)
- Agence Régionale de la Santé Bourgogne-Franche-Comté (ARS)
- Direction Régionale des Affaires Culturelles Bourgogne-Franche-Comté (DRAC)
- Chambre d'Agriculture de l'Yonne
- SNCF Réseau
- GRT Gaz
- Orange

#### 2. Synthèse des avis et observations recueillis

A l'issue de la CIS le 3 juillet les avis des services suivant ont été recueillis :

- Mairie de Venoy
- DREAL / Service Biodiversité
- DDT89
- DRAC
- Chambre d'agriculture de l'Yonne
- GRT Gaz

Ces avis sont en annexe 1 du présent document.

Compte tenu de l'urgence, un délai de 1 mois a été fixé aux services. Un contact a été pris auprès des services une semaine après la saisine du Préfet pour s'assurer de la bonne réception du dossier et compréhension des attendus

Les réponses apportées à ces avis par le maître d'ouvrage sont présentés en annexe 2.

### 3. Bilan de la concertation

Pour conclure, les observations formulées par les différents organismes sollicités portent majoritairement sur le projet et peu sur le dossier en lui-même. Le projet n'est cependant pas fondamentalement remis en cause.

Les avis ont soulevé un certain nombre de questions auxquelles le maître d'ouvrage s'est attaché à y répondre. Certains points seront traités dans le cadre d'études techniques ultérieures et du dossier loi sur l'eau.

## Annexes

Annexe 1 : Avis des services

Annexe 2 : Synthèse des avis et réponses du maître d'ouvrage



Auxerre, le 1er juillet 2019

Monsieur Christophe BONNEFOND  
Maire de Venoy

A

Monsieur Patrice LATRON  
Préfet de l'Yonne  
Place de la Préfecture  
89000 AUXERRE

Monsieur le Préfet,

Permettez-moi de vous faire part de mes réflexions en ce qui concerne **le projet relatif au passage à niveau de Jonches, dans le cadre de la future mise en enquête publique avant Déclaration d'Utilité Publique.**

Tout d'abord, concernant la sécurisation du passage à niveau lui-même, je renouvelle mon avis comme quoi il pourrait faire l'objet de plus de sécurisation, particulièrement avec des dispositifs au sol. Tout d'abord, la notion de marquage au sol et surtout de leds, pourrait nettement améliorer le respect de ce passage. Les Leds sur barrières sont certainement une bonne idée, mais ne fonctionneront que lorsque les barrières se baissent. Je reste persuadé qu'il est nécessaire de matérialiser un danger en permanence pour éviter tout arrêt ponctuel sur les voies. De plus, je renouvelle ma demande d'expérimentation de petites trappes, comme celles qui existent au portail d'entrée du Ministère de l'intérieur.

**Plus globalement, je déplore fortement, que sur un passage à niveau spécifique, nécessitant une sécurisation spécifique, il n'y ait pas une déclaration d'utilité publique pour tester des aménagements sécuritaires, peut être futuristes, qui par définition n'existent pas encore dans les normes ! Il n'est pas possible de progresser en restant enfermé dans des normes qui datent de plusieurs dizaines d'années, sans capacité d'innovation.**

Pour ce qui concerne le Projet de déviation tel qu'il est présenté, je renouvelle mon désaccord, d'avoir tout organisé pour abandonner le tracé 2 au prix d'une prise en otage des habitants locaux par l'impossibilité à tout le tiers Est auxerrois de rejoindre la rocade ou Auxerre directement. **Le barreau dit « de Laborde » est une bonne solution, mais sous condition qu'il soit réalisé et financé par l'état, en simultané de la déviation de Jonches.** Transférer ce barreau à la charge des collectivités locales, sans accompagnement ni technique, ni dérogatoire (giratoire sur rocade), ni financier correspond à tricher sur le coût total de la déviation de Jonches ! Cette liaison est très importante et concerne près de 3000 véhicules par jour qui sont susceptibles de se retrouver dans le centre de Laborde, devant les écoles et sur la petite route étroite de la tour Coulon, source de dangerosité très importante localement. Combien de morts aurons-nous par des faces à faces sur la petite route de la tour Coulon ou des enfants dans la traversée de Laborde ? Plus ou moins qu'au PN19 depuis qu'il existe ?

**Je renouvelle ma demande que ce dossier soit traité par le même COPIL et financé par l'état, avec un engagement de ne pas fermer le PN19 temps que le barreau de laborde n'est pas ouvert !**

Enfin, la déviation telle qu'elle est prévue, comporte deux gros problèmes dont nous reparlerons plus tard si l'Etat passe en force sur ces points.

Tout d'abord, le nouveau barreau créé sera aérien et aucune modélisation théorique sur le bruit ne pourra être suffisamment réaliste. Depuis que j'ai vu à quel point une simple éolienne peut être bruyante pour des habitants à plus de 600 mètres, l'inefficacité des murs anti-bruit à Venoy au bord de l'A6, je sais que la théorie n'est pas applicable au bruit. **Sur ce barreau, choisi aérien et non pas enterré dans une colline, la seule solution acceptable, reste une couverture anti-bruit comme celle qui existe sur la rocade de Dijon, (LINO) aussi bien pour Monéteau que pour Jonches selon le sens du vent.**



Ensuite le passage de 25000 véhicules par jour sur un seul bras du giratoire de Jonche est juste complètement inimaginable dans la réalité aux heures de pointes ! Faut-il rappeler qu'une expérience de la ville d'Auxerre sur les quais avait entraîné un temps de parcours de plus d'une heure entre le giratoire de Jonches et le pont Paul Bert ? Pour rappel, freiner la fluidification routière revient à développer la pollution de l'air ! De plus, la sortie en direction de Paris pas la RN6 doit impérativement être retravaillée avec des travaux de fluidification et de desserte locale qui soient réalisés en même temps que l'ensemble du contournement de Jonche. La prise en compte des piétons, dans la zone du pôle formation est également insuffisante. C'est une zone où il y a déjà eu de graves accidents, si après avoir mis 25 000 véhicules par jour devant le pôle formation, il y avait plus de morts que sur la RN 77 actuelle depuis que le PN 19 existe, comment fait-on ?

Enfin, la hauteur et la longueur du pont sur la voie SNCF permettent ils l'électrification et le doublage de la ligne. Actuellement de nombreux projets sont à l'étude pour permettre d'améliorer la qualité et la rapidité de la liaison Auxerre Paris en train. Personne ne peut être certain des résultats de ces études ! Il est donc indispensable que cet ouvrage permette la réalisation de toutes les hypothèses.

Pour toutes ces raisons, mon avis est très réservé sur ce dossier en l'état. Tous les points cités me semblent indispensables à ajouter au dossier de DUP.

Vous remerciant de votre attention, je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, à l'assurance de ma haute considération.

*Bien Cordialement*

Le Maire, Christophe BONNEFOND



PRÉFET DE LA RÉGION BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

Direction Régionale de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement

À Besançon, le 02 JUL. 2019

Service Biodiversité, Eau, Patrimoine

La cheffe du service Biodiversité Eau Patrimoine

Département Biodiversité

Pôle Conservation et Stratégie

à

STM  
DMOA

Nos réf. : Dossier n°0949  
Affaire suivie par : Isabelle RAVION  
[isabelle\\_ravion@developpement-durable.gouv.fr](mailto:isabelle_ravion@developpement-durable.gouv.fr)  
Tél. : 03 81 21 68 15

ASP : Gabriel FILLOZ

Objet : Avis sur travaux de suppression du passage à niveau n°19 sur la RN 77 à Jonches (89)

Par mél en date du 4 juin 2019, le service Biodiversité, Eau, Patrimoine de la DREAL est sollicité pour avis sur les thématiques relevant de ses domaines de compétence dans le cadre des travaux de suppression du passage à niveau n°19 sur la RN 77 à Jonches (89).

Ces travaux consistent à supprimer un passage à niveau sur la RN 77 et à le remplacer par un barreau de déviation qui sera raccordé au réseau existant par deux giratoires.

L'implantation a fait l'objet d'une analyse des variantes.

La zone de projet n'est comprise dans aucune ZNIEFF ni zonage de protection réglementaire. Les inventaires ont recensé la présence d'espèces protégées sur la zone d'étude élargie.

Les travaux présentent :

- un enjeu modéré à faible pour l'avifaune,
- un enjeu faible pour les mammifères,
- pas d'enjeu pour l'entomofaune,
- un enjeu pour les chiroptères du fait des couloirs de déplacements créés par les haies le long de la voie ferrée,
- des enjeux limités pour les reptiles,
- un enjeu pour les amphibiens en phase chantier du fait du busage des fossés.

Pour réduire les impacts, le dossier prévoit des mesures de réduction.

Il n'est dès lors pas nécessaire de déposer une demande de dérogation aux mesures de protection stricte des espèces protégées conformément aux dispositions de l'article L. 411-2 du code de l'environnement pour la réalisation de ces travaux sous réserve de la mise en œuvre des

Horaires d'ouverture : 9h00-12h00 / 13h30-17h00  
Tél : 33 (0) 3 81 21 67 00 - fax : 33 (0) 3 81 21 69 99  
TEMIS, 17 E rue Alain Savary, BP 1269, 25005 BESANCON CEDEX  
[www.bourgogne-franche-comte.developpement-durable.gouv.fr](http://www.bourgogne-franche-comte.developpement-durable.gouv.fr)

mesures de réduction prévues dans le dossier de demande ainsi que celles ajoutées par le service Biodiversité, Eau, Patrimoine de la DREAL (voir mesures en annexe de ce document).

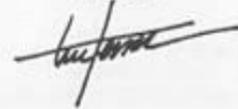
Il convient aussi de mettre en place des mesures de suivi.

Le non-respect des dispositions de réduction d'impact sur la faune protégée expose à des sanctions prévues à l'article L.415-3 du Code de l'environnement.

La cheffe du service Biodiversité, Eau, Patrimoine

Pour le Chef du service Biodiversité Eau Patrimoine  
Le Chef du Département Biodiversité

LUC TERRAZ



## ANNEXE 1: mesures de réduction et de suivi

### Mesures de réduction

- le défrichement se fera hors de période de sensibilité des espèces c'est-à-dire en dehors de la période allant du 31 mars au 31 août ;
- la plantation de haies plantées en remplacement de celles détruites pour reconstituer les corridors de déplacements des chiroptères devra répondre au Label Végétal Local ou équivalent ;
- en phase chantier, les travaux devront se faire pour permettre la fuite des reptiles sur des zones hors chantier ;
- en phase chantier, le busage des fossés devra se faire, dans la mesure du possible, en dehors de la période de sensibilité des amphibiens, soit en dehors de la période du 1<sup>er</sup> mars au 30 septembre et, quelle que soit la période, des barrières à amphibiens devront être mises en place pour empêcher leur intrusion sur la zone chantier ;
- le busage prévu devra permettre le passage de la petite faune.

### Modalités de suivi

Un compte-rendu des opérations de réduction devra être transmis au service Biodiversité Eau Patrimoine de la DREAL Bourgogne-Franche-Comté pour le 31 décembre de l'année de réalisation des travaux.



PRÉFET DE L'YONNE

Direction départementale  
des territoires

Service Habitat, Bâtiment  
et Sécurité

Auxerre, le 21 juin 2019

AFFAIRE SUIVIE PAR :  
Jean GARNIER  
TEL : 03 86 48 41 10  
ddt-sbbs@yonne.gouv.fr

Le directeur départemental

à

Prefecture de l'Yonne

### **OBJET : avis sur enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique**

#### 1) Sécurité Routière

La suppression du passage à niveau de Jonches va retirer un des points sensibles du réseau routier Auxerrois.

La continuité des modes doux est assurée par la création de la passerelle.

L'interdiction aux cycles et aux piétons du nouveau barreau et de la RD84 élargie incitera ce public à emprunter les itinéraires dédiés aux modes doux.

La signalisation relative à ce type de circulation devra toutefois être lisible pour éviter toute incompréhension.

Une réflexion devra être menée sur l'actuelle traversée piétonne de la RD84 (face à la maison de l'entreprise). Au regard de la largeur de la voie et pour répondre au référentiel « Voies Structurantes d'Agglomération – Conception des artères urbaines à 70km/h (VSA 70) », il conviendrait de positionner la traversée piétonne et cycliste à la sortie du giratoire de Jonches. Les nuisances sonores sont bien prises en compte dans le projet.

#### 2) Accessibilité

Le projet concernant le passage à niveau de Jonches prévoit 2 types de voies :

- 1 barreau routier ou les modes doux ne sont pas autorisés. L'accessibilité n'est pas traitée à ce titre.

- 1 itinéraire "modes doux" qui prévoit la création d'une passerelle permettant de franchir la voie ferrée. Le principe a été validé par décision ministérielle. La variante retenue est implantée en parallèle de l'ouvrage de franchissement de la voie ferrée par la RN6. Cette variante est présentée comme la plus simple techniquement par rapport au respect la réglementation sur l'accessibilité. L'itinéraire "modes doux" se raccorde aux itinéraires existants pour assurer une continuité de ces derniers.

Le dossier présente une coupe de principe de l'aménagement comportant une largeur de 3m. De plus, il précise que la pente maximum doit être inférieure à 5% (avec des paliers de repos aménagés tous les 10m si la pente est comprise entre 4% et 5%). La coupe de principe et les précisions apportées sont conformes à la réglementation.

Pour rappel, la réglementation en matière d'accessibilité pour la voirie est décrite par arrêté du 15 janvier 2007 modifié.

### 3) Urbanisme

Le dossier d'enquête préalable à la DUP a été examiné sur deux volets :

- Le volet urbanisme (page 27 et 28 du document) : les PLU de Monéteau et d'Auxerre ne s'opposent pas au projet de déviation.
- Le volet consommation des espaces agricoles : Le dossier fait état d'une consommation de terres agricoles (page 51 § 7-6 Agriculture) de 6 000 m<sup>2</sup> sur Auxerre et 96 700 m<sup>2</sup> sur Monéteau mais le projet ne fait pas l'objet de l'étude préalable comprenant les mesures de compensation agricoles en application de l'article L112-1-3 du CRPM puisque seuls les projets de travaux, ouvrages ou aménagements publics et privés soumis, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation, à une étude d'impact de façon systématique dans les conditions prévues à l'article R. 122-2 du code de l'environnement (article D112-\*1-18 du CRPM) y sont contraints.

Le dossier montre que le projet n'est pas soumis à évaluation environnementale (rubrique 6 de l'annexe de l'article R.122-2 du code de l'environnement et décision de l'Autorité Environnementale du 11 mars 2019).

### 4) Risques naturels

Le dossier a bien pris en compte les Plans de Prévention du Risque inondation (PPRi) par débordement de l'Yonne, approuvés, d'Auxerre et de Monéteau. Le projet n'est pas situé dans leurs enveloppes inondables.

Cependant, le dossier n'a pas pris en compte les risques :

- retrait-gonflement des argiles pour lequel le secteur est concerné par un aléa faible à moyen ;
- rupture des barrages de Chaumeçon et Pannecièrre pour lesquels le secteur est concerné par l'onde de submersion et est soumis à Plan Particulier d'Intervention (PPI) ;
- cavités souterraines et mouvements de terrain (1 cavité est répertoriée près du futur itinéraire modes doux qui va se situer non loin du passage à niveau actuel).

Par ailleurs, aucune mention n'a été faite du Plan de Gestion du Risque Inondation (PGRI) Seine-Normandie.

Il est rappelé que les décisions administratives dans le domaine de l'eau doivent être compatibles ou rendus compatibles avec les dispositions du plan de gestion des risques d'inondation (article L.566-7 du code de l'environnement). Un défaut de justification de cette compatibilité peut entraîner un risque juridique pour le projet.

**Il convient de démontrer la compatibilité du projet avec le PGRI.**

### 5) Eau

#### SDAGE

Le SDAGE Seine-Normandie 2016 – 2021 est entré en vigueur depuis le 1er janvier 2016. Cependant, le tribunal administratif de Paris l'a annulé, par décision en date du 19 décembre 2018. C'est donc le SDAGE 2010-2015 qui est redevenu opposable à ce jour.

Le SDAGE Seine Normandie, applicable au projet, n'est pas mentionné dans le dossier.

Il est rappelé que les décisions administratives dans le domaine de l'eau (donc y compris les décisions relatives à des projets susceptibles d'avoir un impact sur l'eau et les milieux aquatiques) doivent être compatibles avec les dispositions du SDAGE (L.212-1 du code de l'environnement). Une démonstration incomplète de la compatibilité du projet avec le SDAGE peut, à ce titre, constituer une fragilité juridique.

**Il convient de démontrer la compatibilité du projet avec le SDAGE en vigueur.**

#### Alimentation en eau potable

Le projet se situe en totalité sur le BAC du champs captant de la Plaine des Isles et des captages des Boisseaux. Ce BAC est identifié au titre du SDAGE en vigueur et qualifié « priorité haute » par la Mission Inter-Service de l'Eau et de la Nature de l'Yonne.

Le captage des Boisseaux est l'une des deux ressources actuellement utilisées par la Communauté d'Agglomération de l'Auxerrois (CAA). Il participe ainsi à 56% de l'Alimentation en Eau Potable (AEP) des 64 000 habitants de la CAA.

Le projet se situe également sur :

- le périmètre de protection éloignée conjoint du champ captant de la Plaine des Isles (code BSS : 04024X0004) et du captage de l'usine Yoplait à MONÉTEAU ;
- le périmètre de protection rapprochée du champ captant de la Plaine des Isles.

Le champ captant de la Plaine des Isles a une capacité de production de 7200 m<sup>3</sup>/j. Il est composé de 5 puits : les puits P0, P1, P2 et P3 sont localisés à l'ouest de la RD84 et le puits P4 (qui est le puits principal recevant les eaux des quatre autres) à l'est de la RD84. Ce puits principal est donc également le plus proche des bassins envisagés.

Le champ captant de la Plaine des Isles exploite les calcaires du Portlandien sous 5 à 7 mètres d'alluvions. L'aquifère des calcaires du Portlandien est en continuité hydraulique avec les alluvions qui les surplombent. Il communique avec l'eau des alluvions pour ne former qu'une seule nappe. Cette nappe est libre au droit de la vallée de l'Yonne et est alimentée par les pluies et, pour partie, par l'Yonne elle-même. Elle devient captive sous les coteaux, où elle est recouverte par les terrains du Crétacé inférieur. Cette ressource est donc particulièrement vulnérable dans la vallée de l'Yonne, du fait de son caractère libre, du niveau statique proche de la surface, et de la perméabilité importante des formations alluvionnaires anciennes.

Bien que le captage de la Plaine des Isles ne soit plus en activité depuis 2016 (pour cause d'une pollution industrielle et de produits phytosanitaires), il n'en reste pas moins une ressource stratégique d'un point de vue quantitatif pour l'alimentation en eau potable de la CAA. Dans ce sens, des actions visant à prévenir les pollutions sont mises en œuvre depuis les années 2000. Un programme d'actions associant l'ensemble des acteurs locaux est en cours de construction et devrait être arrêté en fin d'année 2019.

Un report de 95% des flux de la RN77 vers la RD84 est estimé. Ce report représente un risque supplémentaire en terme d'accidents. Bien que le projet prévoit un

Direction départementale des territoires – 3, rue Monge – BP 79 – 89011 AUXERRE CEDEX – tél : 03 86 48 41 00 – [www.yonne.gouv.fr](http://www.yonne.gouv.fr) 3

redimensionnement total et une mise aux normes du système de collecte des eaux de surface, **il convient de mettre également en œuvre des mesures visant à protéger le captage des pollutions ponctuelles**, qui n'apparaissent pas dans le dossier : dispositif physique pour éviter qu'un véhicule ne se renverse, drains pour pomper l'eau polluée en cas d'accident, ...).

Au vu des enjeux avec la nappe souterraine exploitée (zone d'étude en partie dans des périmètres de protection de captage AEP), des échanges et un travail de concertation ont eu lieu avec l'hydrogéologue agréé pour prendre en compte la présence de la nappe. Cependant, **l'avis de l'hydrogéologue agréé ainsi que celui de l'ARS mériteraient d'être intégrés au dossier. De plus il est nécessaire de consulter le service en charge de la protection des ressources en eau de la CAA.**

#### *Réseau hydrographique*

Il est écrit, en page 41 du dossier, que le projet ne franchit aucun cours d'eau. Toutefois, le ru des Caillottes est situé sur le terrain d'assiette du projet (au sud). Ce ru est classé cours d'eau (soumis à la Loi Sur l'Eau) et Bonnes Conditions Agricoles et Environnementales [BCAE] (écoulement stratégique pour la préservation de la qualité de l'eau potable). De plus, ce ru est sujet à débordement, à ce titre il a fait l'objet en 2015 d'un projet d'aménagement visant à lutter contre les inondations déposé par la mairie d'Auxerre.

Ainsi, il est donc préconisé de ne pas modifier la pente naturelle du fond du lit du ru (profil en long) et de ne pas restreindre son gabarit ou sa capacité hydraulique (en évitant un busage par exemple), cela supposerait au préalable le dépôt d'un dossier loi sur l'eau.

Aussi, il est conseillé de ne pas artificialiser les berges mais, au contraire, de privilégier le développement de la ripisylve ainsi qu'une mobilité latérale. Enfin, toute déviation du ru est interdite sans dépôt au préalable d'un dossier loi sur l'eau.

#### *Bassins et gestion des eaux de ruissellement*

Il est bien précisé, en page 35, que la gestion des eaux pluviales fera l'objet d'un dossier loi sur l'eau dans lequel seront précisés les dimensionnements des réseaux et des bassins, ainsi que leurs localisations. En fonction des caractéristiques du projet, ainsi précisées, il est à noter que ce dernier **peut être soumis à autorisation** au titre de la rubrique 2.1.5.0 de l'article R.214-1 du code de l'environnement si la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet est supérieure à 20 hectares.

Dans le cadre de ce dossier loi sur l'eau, **il conviendra de réaliser une étude démontrant l'absence d'interaction entre les eaux stockées dans le bassin côté RD84 et l'eau prélevable par le champ captant de la Plaine des Isles** (le bassin de rétention, situé en périmètre de protection rapproché se trouverait à moins de 100 mètres de certains puits). Des recommandations devront être formulées en appliquant la séquence Éviter-Réduire-Compenser. Par ailleurs, **ces bassins devront faire l'objet d'un entretien régulier (curage au minimum annuel, avec élimination des matières en centre agréé).**

De plus, il est retenu que le fossé longeant la voie ferrée sera considéré comme l'exutoire du bassin de rétention concernant le tronçon situé entre le futur rond-point avec la RN77 et le franchissement de la voie ferrée (nouveau barreau). **Tel que présenté, le dossier ne fait ni référence aux articles 640 et 641 du code civil (non aggravation des conditions naturelles d'écoulement), ni à l'établissement d'une convention avec Réseau Ferré de France (page 36).**

#### *Zone humide*

Il est indiqué, en page 41, qu'aucune zone humide n'est impactée par le projet. Or, le site public : <http://sig.reseau-zones-humides.org/> ainsi que la base des zones humides, accessible en téléchargement sur le site : <http://www.forum-zones-humides.org/misc-disposition-gwern.aspx>, indiquent que le terrain d'assiette du projet est concerné par plusieurs zones potentiellement humides (**probabilités allant d'assez fortes à très fortes**).

**Une vérification sur place de la réelle présence de zones humides devra être réalisée**, selon les critères de l'arrêté ministériel du 24/06/2008 modifié par celui du 01/10/2009. Cette étude devant être communiquée à la DDT avant toute intervention. **Il est de la responsabilité du demandeur de vérifier que les travaux ne sont pas réalisés en zone humide, car le cas échéant, conformément à la rubrique 3.3.1.0 de l'article R.214-1 du code de l'environnement (CE), un dossier au titre de la loi sur l'eau serait nécessaire à partir de 1000 m<sup>2</sup> de zones humides impactées (déclaration ou autorisation si la surface est supérieure à 1 hectare).**

En tout état de cause, quelle que soit la surface impactée, l'application de la séquence éviter-réduire-compenser (ERC) devra particulièrement être mise en œuvre en ce qui concerne les zones humides.

#### *6) Natura 2000*

Le dossier mentionne bien le site Natura 2000 « Tourbière du Bois de la Biche » comme étant le plus proche du projet. En effet, ce dernier se situe à plus de 7km au Sud-Est du site.

**Il convient de conclure sur l'absence, ou non, d'incidence du projet sur les sites Natura 2000.**

#### Conclusion

J'émet un avis favorable à ce projet sous réserve **de compléter le dossier par les éléments manquants cités dans le corps de cet avis**. Il s'agit notamment de :

- la compatibilité du projet avec le PGRI ;
- la compatibilité du projet avec le SDAGE en vigueur ;
- la mise en œuvre de mesures visant à protéger le captage des pollutions ponctuelles, notamment causées par la probabilité d'accidents routiers augmentés par un trafic supérieur ;
- la réalisation d'une étude démontrant l'absence d'interaction entre les eaux stockées dans le bassin côté RD84 et l'eau prélevable par le champ captant de la Plaine des Isles ;
- une vérification sur place de la présence de zones humides, selon les critères de l'arrêté ministériel du 24/06/2008 modifié par celui du 01/10/2009 (sondage pédologique indispensables étant donné la nature du sol, en cultures).
- les incidences du projet sur les sites Natura 2000 ;
- l'avis de l'hydrogéologue agréé, celui de l'ARS ainsi que celui de la CAA.

Par ailleurs, il est rappelé que dans le cadre de la gestion des eaux pluviales et de l'éventuelle présence de zones humides sur le terrain d'assiette du projet, celui-ci sera soumis à déclaration ou autorisation au titre de l'article R.214-1 du code de l'environnement (loi sur l'eau).

Le directeur départemental,

Didier ROUSSEL



PRÉFET DE LA RÉGION BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

Direction régionale  
des affaires culturelles  
de Bourgogne-Franche-Comté

La Directrice régionale  
des affaires culturelles

Affaire suivie par : Monique GEOFFROY  
Pôle : Pôle Patrimoines et Architecture/Coordination  
Tél : 03 80 68 50 47  
Courriel : monique.geoffroy@culture.gouv.fr

N/Réf : PA/MG/2019/n° 218  
P.J. : 1

à Monsieur le Préfet de l'Yonne

Service d'animation des politiques publiques  
interministérielles et de l'environnement

Bureau de l'environnement



Dijon, le 1<sup>er</sup> 1 JUL. 2019

**Objet :** (89) AUXERRE - MONTEAU

Projet de suppression du passage à niveau n° 19 de Jonches  
Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique présenté  
par la DREAL Bourgogne-Franche-Comté

Pour faire suite à votre courrier du 24 mai 2019, j'ai l'honneur de vous transmettre les observations de la DRAC sur le dossier mentionné en objet.

#### **Patrimoine archéologique**

En application du livre V du code du patrimoine (parties législative et réglementaire) et après examen du dossier cité en objet, des mesures d'archéologie préventive sont mises en œuvre, préalablement à la réalisation de ce projet.

Vous trouverez, ci-joint, l'arrêté n° 2019/254 du 3 mai 2019 portant modification de l'arrêté n° 2018/215 du 25 avril 2018 portant prescription d'un diagnostic d'archéologie préventive, notifié à la DREAL Bourgogne-Franche-Comté.

#### **Patrimoine et espaces protégés**

Le terrain d'assiette de ce projet qui comprend des aménagements routiers pour lesquels des expropriations seront requises, ne se situe pas dans un espace protégé au titre des monuments historiques ou de leurs abords.

L'Architecte des Bâtiments de France n'émet pas d'observations particulières sur ce projet.

Direction régionale des affaires culturelles  
Hôtel Chartreux de Montigny - 39-41 rue Vannerie - BP 10578 - 21005 Dijon Cedex - Téléphone : 03 80 68 50 50  
Site Internet : <http://culturecommunication.gouv.fr/Drac-Bourgogne-Franche-Comte>

Le Service régional de l'archéologie (Frank Faucher - Tél. : 03.80.68.50.18 ou 50.20) et l'Unité départementale de l'architecture et du patrimoine de l'Yonne (Aymeric Nicol - Tél. : 03.86.52.38.84) sont chargés du suivi de ce dossier.

Pour le Préfet de la région Bourgogne-Franche-Comté  
et par délégation  
Pour la Directrice régionale des affaires culturelles  
et par délégation

La Conservatrice régionale des monuments historiques,  
Coordonnatrice du Pôle Patrimoines et Architecture

  
Cécile ULLMANN

**Copie à :**  
- DREAL Bourgogne-Franche-Comté

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Auxerre, le vendredi 14 juin 2019

  
**AGRICULTURES  
& TERRITOIRES**  
CHAMBRE D'AGRICULTURE  
YONNE

DREAL BOURGOGNE-FRANCHE-COMTE  
Service Transports Mobilités/site DIJON  
17 E Rue Alain Savary  
CS 31269  
25005 BESANCON Cedex

Réf : AD/ET  
Objet : JONCHES-suppression passage à niveau n°19  
*Dossier suivi par Pierre VEDEL*

Monsieur le Directeur,

Dans le cadre du projet de suppression du passage à niveau n°19 de Jonches, Monsieur le Préfet de l'Yonne nous a transmis, par courrier reçu le 3 juin 2019, le dossier destiné à être présenté à l'enquête publique au mois de septembre 2019 en vue de recueillir notre avis, comme le prévoit la circulaire du Premier Ministre du 5 octobre 2004.

Etant donné qu'il n'y a pas eu de concertation préalable avec la profession et les organismes professionnels, nous découvrons dans ce dossier que la surface d'emprise nécessaire à cet ouvrage s'établit à 15 hectares dont 10,27 hectares de foncier agricole répartis comme suit :

- 9,67 hectares sur la commune de MONTEAU,
- 0,60 hectares sur la commune d'AUXERRE.

Ce défaut de concertation «amont» est très regrettable au vu des impacts du projet sur l'artificialisation des sols, sur l'activité agricole en secteur péri urbain et sur une zone située en bassin d'alimentation de captages.

Nous portons donc à votre connaissance, un certain nombre de points, remarques et interrogations inhérents à l'analyse transcrite page 56 établissant la synthèse suivante :

*«Le projet aura une incidence sur l'agriculture, en supprimant des parcelles agricoles, essentiellement au niveau de Monéteau, coupure du parcellaire agricole pour la réalisation du barreau. L'emprise est de l'ordre de 96.700 m<sup>2</sup> sur Monéteau et de l'ordre de 6.000 m<sup>2</sup> sur Auxerre. Au vu de la surface agricole communale d'Auxerre (1 777 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. Une seule parcelle est fortement impactée, elle se situe le long de la voie ferrée au sud de Jonches, les autres étant situées le long de la RD84.*

*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. Des rétablissements agricoles sont prévus afin de maintenir les accès à toutes les parcelles et les exploitants seront indemnisés.*

L'analyse des incidences se cantonne à une approche parcellaire très succincte, puisque le dossier n'évoque que le maintien et la restauration des cheminements agricoles et accès aux parcelles.

14 bis rue Guynemer  
CS 50269  
89005 AUXERRE Cedex  
Tél : 03 86 94 22 22  
accueil@yonne.chambagri.fr  
www.yonne.chambagri.fr

  
Un concentré d'expertises, pour un concentré de solutions !

Les conséquences sur la viabilité et le fonctionnement des exploitations impactées ne sont pas étudiées. Il ne peut être affirmé de façon générique que le projet ne remettra pas en cause l'activité sans avoir approfondi au cas par cas l'impact réel sur les exploitations concernées.

Ainsi par exemple, «l'EARL DES PRES NOBLOT» dont le siège social est à Monéteau valorise 9,70 ha sur le périmètre de l'emprise. Ces surfaces sont inscrites dans le registre parcellaire graphique de sa déclaration PAC et représentent 4,5 % de la surface agricole utile (SAU) de l'exploitation.

La réalisation de l'ouvrage implique le démantèlement du parcellaire avec la création de plus de parcelles et des difficultés d'accès. La configuration des parcelles aura des répercussions techniques et économiques par rapport au potentiel de production, car elle induira plus de manœuvres avec le matériel, des pertes de rendements dues aux angles des parcelles et des surcoûts en consommation de carburant.

Par ailleurs, les parcelles reconfigurées se situeront dans un environnement chargé d'émissions de gaz polluants (trafic routier), ce qui interdira l'accès à certains contrats de production qualitatifs, de type par exemple «CRC» (Cultures Raisonnées Contrôlées).

La consommation de 1,7 % de la SAU de Monéteau est présentée comme «acceptable» mais la profession agricole ne peut s'en satisfaire et considère le pourcentage comme très élevé. Dans un contexte où la régression des surfaces agricoles et les moyens de contribuer à la limitation de la consommation des espaces affectés à l'agriculture sont plus que jamais d'actualité, les opérateurs doivent tout particulièrement veiller à une utilisation économe du sol.

Nous estimons également qu'il y aura des dommages collatéraux qui ne sont pas pris en compte. Les futurs flux de circulation feront que le hameau de Laborde (commune d'Auxerre) sera enclavé et ceci aura des répercussions sur la fréquentation des clients au «Jardin de Laborde», maraîcher avec libre cueillette et boutique à la ferme qui s'inscrit complètement dans le produit local et le circuit court en zone périurbaine.

Ce projet remet en cause tous les efforts consentis par la profession agricole en faveur d'une amélioration de la qualité de l'eau. L'emprise se positionne dans un secteur de champs captants très vulnérable aux pollutions anthropiques, notamment sur l'ensemble des périmètres immédiat, rapproché et éloigné du captage de «la Plaine des Isles» et une portion du périmètre rapproché des «Boisseaux».

Nous signalons que l'arrêté de DUP du captage de «la Plaine des Isles» n'est pas abrogé et qu'il convient donc de poursuivre sa protection. Sur ce territoire, les agriculteurs sont incités à mettre en place des pratiques à visées d'amélioration et de préservation de la ressource en eau et, dans cet objectif, des exploitations céréalières remettent des surfaces en herbe avec une mesure d'accompagnement «MAE» (Mesures Agro-Environnementales) qui les engage sur 5 ans. Ces «MAE» financées par des fonds publics peuvent être rendues inefficaces par les impacts négatifs liés au trafic routier sur le secteur qui prévoit une augmentation de 9000 véhicules par jour en 2020, passant de 13000 à 21000 véhicules par jour et une évolution positive au fil des ans.

Le dossier note qu'aucune zone humide n'est impactée sans indiquer la référence des sources utilisées pour l'affirmer alors que ce secteur est très sensible sur toutes les thématiques liées à l'eau.

...

Le dossier de déclaration d'utilité publique indique que les parcelles nécessaires seront acquises (par voie amiable ou par voie d'expropriation) et que les exploitants seront indemnisés. Nous tenons à préciser qu'il y a lieu de distinguer le propriétaire de la parcelle et l'exploitant et de prendre en compte les deux parties, que ce soit deux personnes distinctes ou une seule. Dans ce cadre, le protocole départemental d'indemnités au fermier évincé est à employer.

Enfin, nous considérons que ce projet entre dans le champ d'application du décret n°2016-1190 du 31 août 2016 sur la compensation collective agricole et s'il est maintenu, nous comptons sur les services de l'Etat pour qu'elle soit effectivement activée.

Dans l'attente de réponses précises aux points évoqués nous émettons un avis défavorable sur le projet tel que présenté, positionnement qui pourrait être le cas échéant, revu ultérieurement.

Je vous prie de croire, Monsieur Le Directeur, à l'assurance de ma considération distinguée.

Arnaud DELESTRE,



Le Président.

Copie à Monsieur Le Préfet de l'Yonne

Direction des Opérations  
Pôle Exploitation Rhône-Méditerranée  
Département Maintenance Données et Travaux Tiers  
10 rue Pierre Semard  
CS 50329 - 69363 LYON CEDEX 07  
Téléphone +33(0)4 78 65 59 59  
www.grtgaz.com

DMOAR 21  
+ PG

Affaire suivie par VEDEL Pierre

VOS RÉF. -  
NOS RÉF. P2019-005055  
INTERLOCUTEUR Dany VIVIER ☎ 04 78 65 59 36  
OBJET Suppression du passage à niveau n°19 et création d'un barreau routier  
La requalification de la RD84 et l'aménagement d'une passerelle modes doux sur les territoires communaux d'Auxerre et de Monéteau

Lyon, le 25 juin 2019

Monsieur,

Nous accusons réception de votre dossier concernant le projet cité en objet reçu par nos services en date du 13/06/2019. Cette sollicitation fait suite à une réunion d'échange sur ce projet entre la DREAL et nos services datée du 24/04/2018 durant laquelle les contraintes liées au réseau de transport avaient été évoquées.

Nous vous rappelons que ce projet d'aménagement est situé à proximité des ouvrages de transport de gaz naturel suivant :

Canalisations	DN	PMS (bar)
AUXERRE- CLAMECY- AVALLON	200	67,7
Alimentation MONÉTEAU CI KRONOSPAN	80	67,7

#### 1. Contraintes liées à la servitude d'implantation

Il y a lieu de se conformer aux dispositions de la servitude forte attachée aux parcelles traversées qui précise notamment l'existence d'une zone non-aedificandi dont la largeur de part et d'autre de la canalisation est précisée dans le tableau ci-dessous :

Canalisation	Direction de la Servitude	Servitude Droite (m)	Servitude Gauche (m)
AUXERRE- CLAMECY- AVALLON	PERRIGNY A ETAULE	4	2
Alimentation MONÉTEAU CI KRONOSPAN	Vers AUXERRE	4	2

Nous rappelons que dans cette bande de servitude, seuls les murets de moins de 0,4 m de hauteur et de profondeur ainsi que la plantation d'arbres de moins de 2,7 m de hauteur et dont les racines descendent à moins de 0,6 m, sont autorisés.

DREAL Bourgogne - Franche-Comté  
Direction

26 JUN 2019

COURRIER ARRIVÉ

ARRIVÉ I

03 JUL 2019

DREAL B-I

DREAL BOURGOGNE-FRANCHE COMTE  
MRCAE / DRAE  
TEMIS,  
17 E RUE ALAIN SAVARY  
CS 31269  
25005 BESANÇON

Les modifications de profil du terrain ainsi que la pose de branchements en parallèle à notre ouvrage y sont interdites et tout fait de nature à nuire à la construction, l'exploitation et la maintenance des ouvrages concernés est proscrit dans cette bande de servitude.

Le tracé du barreau routier et les aménagements de la RN77 proposés dans le cadre de la DUP impactent nos ouvrages sur 2 points principaux :

- Point A, traversée du nouveau barreau routier qui nécessitera un aménagement particulier au niveau de l'ouvrage de transport de gaz en DN200
- Point B, l'intersection modifiée entre la RN77 Sud et la rue de la Tour Coulon impacte également sensiblement nos ouvrages de transport de gaz

Il conviendra de transmettre rapidement des plans et profil en travers avec report des ouvrages de transport de gaz sur les 2 points de contraintes mentionnés ci-dessus pour apprécier les aménagements nécessaires. En l'état des documents transmis et malgré nos sollicitations préalables en ce sens, nous ne pouvons juger de la compatibilité de ce projet avec la présence des ouvrages de transport de gaz et les modes de protection à prévoir au-dessus de celle-ci.

En cas d'incompatibilité, une déviation de notre ouvrage reste une hypothèse qui peut être envisagée. Celle-ci reste à la charge du demandeur.

Nous vous rappelons que pour une déviation, un délai d'environ 40 mois est à prendre en compte pour l'instruction des dossiers administratifs et la réalisation des travaux à compter de la signature d'une convention bipartite.

#### 2. Prescriptions à respecter

Les prescriptions suivantes doivent être respectées :

- L'accessibilité de notre ouvrage doit rester possible en permanence, pendant et après les travaux.
- Aucune modification du profil du terrain dans la bande de servitude n'est autorisée sauf accord préalable de nos services.
- Les croisements des différents réseaux à poser (eau, électricité, télédiffusion, téléphone, assainissement, incendie) doivent être réalisés conformément aux prescriptions de GRTgaz et à la norme NF P 98-332 « Chaussées et dépendances - Règles de distance entre les réseaux enterrés et règles de voisinage entre les réseaux et les végétaux ».
- Les parkings, aires de stationnement ou stockages au-dessus de la canalisation, à l'intérieur de la bande de servitudes de l'ouvrage sont à proscrire.
- S'il ne peut y avoir d'autres alternatives que la création de voirie pour traverser la bande de servitude, y compris temporaires pour les travaux, et sous réserve de compatibilité, notre canalisation devra être protégée mécaniquement par un ouvrage de génie civil dont la capacité de résister aux surcharges prévisibles sera justifiée par note de calculs. Le coût de ces travaux sera supporté par l'aménageur.
- Pour les traversées de voies existantes, une adaptation de la protection mécanique devra être réalisée si les caractéristiques de ces routes se voyaient modifiées du fait du changement de gabarit. Le coût de ces travaux sera supporté par l'aménageur.
- Pour les traversées de voies de circulation, y compris temporaires pour travaux, l'ouvrage GRTgaz doit être protégé mécaniquement par des dalles en PEHD dès lors que le terrassement au-dessus de celui-ci atteint moins de 1,20m. Ces dalles ne valent pas répartition de charge mais préviennent du risque d'accrochage de notre réseau. Ces dalles

seront disposées à une profondeur comprise entre 30 et 50 cm au-dessus de notre ouvrage.  
**Les fossés sont également concernés par la mise en place de ces dispositifs de protection.**

- Au niveau des fossés, la charge doit être à minima d'1 mètre de hauteur.
- Il convient de ne pas prévoir de fondation à moins de 5 mètres de la canalisation (bord de fouille).
- En cas d'utilisation de grue, des prescriptions particulières pourront être émises
- Dans le cas où il serait nécessaire de passer une canalisation ou câbles sous l'ouvrage de transport gaz, les préconisations sont les suivantes :
  - Le fonçage, forage ou autres technique sans tranchée sont peu recommandés et soumis à validation préalable
  - L'utilisation d'une trancheuse n'est autorisée que jusqu'au-delà de 20m de l'ouvrage de transport gaz, de part et d'autre

De plus, tout travail de terrassement au droit de notre canalisation ne pourra être réalisé qu'en présence d'un représentant de GRTgaz.

Notre représentant du secteur de YONNE (03 86 53 44 82) se tient à la disposition du maître d'ouvrage ou du maître d'œuvre afin d'effectuer à titre gracieux le repérage de nos canalisations sur le terrain, la matérialisation de la servitude d'implantation et prescrire les mesures à prendre pour préserver la sécurité de nos ouvrages lors de la réalisation des travaux.

Nous vous demandons de respecter les recommandations techniques applicables pour les projets de travaux de tiers (jointes en annexe).

Vous trouverez ci-joint à ce courrier un plan approximatif de nos ouvrages.

Il y aura lieu d'examiner en commun les travaux prévus et en-cas de compatibilité avec notre canalisation, le mode de protection à prévoir au-dessus de celle-ci.

En cas d'incompatibilité, une déviation de notre ouvrage reste une hypothèse qui peut être envisagée. Celle-ci reste à la charge du demandeur.

Nous vous rappelons que pour une déviation, un délai d'environ 40 mois est à prendre en compte pour l'instruction des dossiers administratifs et la réalisation des travaux, à compter de la signature d'une convention bipartite.

Par ailleurs, dans l'éventualité du transfert d'une partie de notre ouvrage dans le domaine public lors de l'aménagement de la voie d'accès, le gestionnaire de la voirie et GRTgaz établiront des conventions où le gestionnaire s'engagera notamment :

- à rétablir à ses frais, toute anomalie susceptible de causer une gêne ou de représenter un danger pour les canalisations et leurs exploitations,
- à prendre en charge le coût de la déviation des ouvrages si celle-ci est nécessitée par un aménagement routier ultérieur.

Après prise en compte des éléments fournis dans vos études, il sera nécessaire de prendre contact avec nos services afin de vérifier conjointement les interactions avec nos ouvrages et le cas échéant des incompatibilités résiduelles.

Le code de l'environnement (Livre V– Titre V– Chapitre IV) impose aux responsables de projets et exécutants de travaux, sur le domaine public comme dans les propriétés privées, de consulter le « Guichet Unique des réseaux » [www.reseaux-et-canalisation.gouv.fr](http://www.reseaux-et-canalisation.gouv.fr) et d'adresser une déclaration (DT-DICT) aux exploitants de réseaux présents à proximité du projet.

Conformément à l'article R. 554-26 du Code de l'environnement, lorsque le nom de GRTgaz est indiqué en réponse à la consultation du guichet unique, les travaux ne peuvent être entrepris tant que GRTgaz n'a pas répondu à la DICT et repéré ses ouvrages lors d'un rendez-vous sur site.

Nous restons à votre disposition pour tout complément que vous jugeriez utile et vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.

Le Cadre d'Exploitation,

M.METZGER

P.J. : - recommandations techniques applicables pour les projets d'aménagements ou de travaux à proximité de nos ouvrages de transport de gaz naturel

- Plan de situation approximative de nos ouvrages

## Annexe 2 – Synthèse des avis reçus et réponses du maître d'ouvrage

Service émetteur	date	avis	Réponse du MOA	Statut
Venoy	01/07/19	L'avis concerne plusieurs thématiques : 1- sécurisation du PN19 2- échangeur RN6/RD124 (Laborde) 3- bruit 4- saturation du trafic au niveau du giratoire de Jonches 5- Sortie direction Paris par la RN6 6- traversée piétonne RD84 7- compatibilité barreau RN77 avec électrification de la voie ferrée	1- SNCF Réseau a mis en place un certain nombre de mesure de sécurisation du PN. 2- Le projet d'échangeur de RN6/RD124 dit de Laborde est sous maîtrise d'ouvrage de la communauté de l'auxerrois. Le maître d'ouvrage définit les modalités de gouvernance de son projet. 3- Le projet prévoit des dispositifs qui seront précisés lors des études ultérieures 4- Les études de trafic (à l'horizon de la mise en service et 2040) ont montré que la circulation sera globalement fluide au niveau du giratoire 5- Suite au COPIL du 26/04/19, l'accès à la RN6 en direction de Paris depuis la zone industrielle sera maintenu et amélioré dans le cadre des études projet 6- Une traversée piétonne sécurisée de la RD84 est prévue dans le projet de manière à s'inscrire dans un itinéraire modes doux cohérent et global 7- Le pont de franchissement de la voie ferrée prévoit l'électrification de la ligne avec un gabarit à 6,3 m de haut. A noter que le pont actuel de la RN6 a un gabarit inférieur.	1- pas d'observations 2- pas d'observations (hors projet) 3- présenté dans le dossier 4- présenté dans le dossier 5- présenté dans le dossier 6- à préciser dans le dossier 7- présenté dans le dossier
DREAL/SBEP	02/07/19	Enjeux faibles liés aux habitats et espèces présents sur site. Demande à réaliser un suivi des mesures de réduction prévues.	Les mesures de réduction prévues seront réalisées et le suivi sera réalisé.	présenté dans le dossier
DDT89	21/06/19	L'avis concerne plusieurs thématiques : 1- sécurité routière : recommande que traversée piétonne de la RD84 se fasse au niveau du giratoire de Jonches 2- risque naturel : il convient de montrer la compatibilité du projet avec le PGRI 3- eau : - il convient de montrer la compatibilité avec le SDAGE - intégrer l'avis de l'ARS et de l'hydrogéologue agréé - rejet bassin dans le fossé SNCF - impact zones humides 4- Natura 2000	1- Une traversée piétonne sécurisée de la RD84 est prévue de manière à s'inscrire dans un itinéraire modes doux cohérent et global 2- La compatibilité avec le PGRI sera vérifiée lors des études hydrauliques dans le cadre de la réalisation du dossier loi sur l'eau 3- Eau : -La compatibilité avec le SDAGE et l'évaluation des impacts sur les zones humides seront vérifiés dans le cadre de la réalisation du dossier loi sur l'eau. - L'avis de l'hydrogéologue sera être intégré au dossier. - Une convention est en rédaction avec SNCF Réseau pour l'étude des rejets dans le fossé longeant la voie ferrée. 4- L'étude d'incidence sur la zone Natura 2000 sera traitée dans le cadre de l'élaboration du dossier loi sur l'eau	1- à préciser dans le dossier 2à4- à intégrer dans le dossier
DRAC	01/07/19	L'avis concerne plusieurs thématiques : 1- patrimoine archéologique : des mesures d'archéologie préventive sont à mettre en œuvre préalable aux travaux 2- Patrimoine et espaces protégés : le projet ne s'inscrit pas dans un espace protégé au titre des monuments historiques	1- La DRAC a bien été saisi pour prévoir le diagnostic préventif à l'issue de la déclaration d'utilité publique 2- Pas d'observations	pas d'observations
Chambre d'agriculture	14/06/19	L'avis concerne plusieurs thématiques : 1- consommation espace agricole importante 2- analyse des incidences réductrices 3- desserte de Laborde 4- présence du champ captant/pollution des sols  La Chambre d'agriculture demande : 5- précision sur l'étude des zones humides 6- bien prendre en compte propriétaire et exploitant 7- mises en œuvre des mesures de compensation collective agricole (décret 2016-1190)	1- Plusieurs tracés ont été étudiés entre 2009 et 2012 et la solution qui a été retenue est la moins consommatrice d'espace. Ensuite, une concertation publique a eu lieu entre mars et avril 2018 portant sur une variante de ce tracé utilisant les voiries existantes afin de consommer moins d'espace agricole et une variante routière plus directe mais s'éloignant des habitations existantes. A l'issue de la concertation et de l'analyse multicritères, le comité de pilotage a entériné le choix de cette variante routière. 2&7- Le projet ne fait pas l'objet d'étude préalable comprenant les mesures de compensation agricole en application du décret n°2016-1190 puisque que le projet n'est pas soumis à étude d'impact par décision de l'Autorité Environnementale du 11 mars 2019. 3- Le hameau de Laborde ne sera pas enclavé. La suppression du passage à niveau et la réalisation de la RN77 au nord de Jonches crée un allongement de parcours de 3 km pour le trafic venant du Sud d'Auxerre. Enfin un projet d'échangeur sous maîtrise d'ouvrage de la communauté de l'auxerrois est en cours. 4- Dans le cadre du projet, un réseau d'assainissement étanche sera créé afin de récupérer les eaux de ruissellement de la plateforme routière. Le projet aura donc un impact positif sur le rejet des eaux issues de la route dans le milieu naturel. La protection du champ captant sera réalisé par des dispositifs physiques. 5- L'évaluation des impacts sur les zones humides seront vérifiés dans le cadre de la réalisation du dossier loi sur l'eau. 6- Les propriétaires et exploitants des parcelles nécessaires au projet seront effectivement bien pris en compte dans le cadre des indemnités.	1- présenté dans le dossier 2&7- à intégrer dans le dossier 3- pas d'observations (hors projet) 4- présenté dans le dossier 5- présenté dans le dossier 6- à intégrer dans le dossier
GRT Gaz	25/06/19	Le projet impacte GRT gaz en 2 points : traversée du barreau routier et intersection entre RN77 et la rue de la Tour Coulon.	Suite à la réunion du 24/04/18, les études de projet ont traité ces deux points permettant de limiter l'impact sur la conduite de gaz en décalant le giratoire est plus au nord et déplaçant la rue de la Tour Coulon. Un contact sera pris ultérieurement afin de mettre en œuvre les prescriptions travaux de GRT gaz.	à intégrer dans le dossier

## ANNEXES

ANNEXE 1 : DECISIONS MINISTERIELLES

ANNEXE 2 : DECISION DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

ANNEXE 3 : ETUDE TRAFIC

ANNEXE 4 : ETUDE ACOUSTIQUE

ANNEXE 5 : NOTE ENJEUX BIODIVERSITE