Date de la réunion : mercredi 21 mars 2018

Horaires de la réunion : 18h30-20h30

Lieu : Laborde - Salle Camille Debay

Intervenants
Guy Ferez / Président de la communauté d'agglomération de l'auxerrois / maire d'Auxerre
Pierre Guilbaud / Ville d'Auxerre / Directeur du service dynamisme urbain
Christophe Bonnefond / Vice président du Conseil Départemental de l'Yonne / Maire de Venoy
Patrick Picard/ Premier maire adjoint de Monéteau
Michel Quinet / DREAL BFC / Chef du service transports-mobilités
Pascal Girard / DREAL BFC / Chef de service adjoint
Pierre Vedel / DREAL BFC / Chef de projet
Gabriel Filloz / DREAL BFC / Chargé d'appui technique
Elodie Nicolardot / SNCF Réseau

Rédacteur du compte rendu : Pierre Vedel

Date du compte rendu : 22/03/18

Objets de la réunion :

- . Présentation au public du projet de suppression du passage à niveau (PN) n°19 de Jonches.
- . Échanges avec la salle pour recueillir les avis sur ces différents aménagements.

Participants : environ 150 personnes.

Guy Ferez, maire d'Auxerre, introduit et présente le déroulement de la réunion publique.

Michel Quinet, chef du service transports-mobilités de la DREAL, prend la parole en présentant l'équipe projet de la DREAL et la représentante de SNCF Réseau.

À l'aide d'un diaporama (joint en annexe), Pascal Girard, chef de service adjoint de la DREAL, présente l'historique des accidents intervenus sur le PN à l'origine de son classement comme passage à niveau à supprimer et les différents travaux de sécurisation réalisés sur le PN, les différents **scénarios de déviation étudiés pour supprimer le PN**, leurs avantages et

inconvénients puis l'analyse ayant conduit à la décision ministérielle du choix du tracé sur lequel porte la concertation (tracé 5).

La suite de la présentation porte sur la description et la comparaison de deux variantes du tracé 5 : une variante dite « routière » à deux giratoires, à une distance médiane entre Jonches et Monéteau, et une variante dite « urbaine » à trois giratoires consommant moins d'espace agricole mais plus proche de Monéteau.

Le planning prévisionnel est décrit : le début des travaux est annoncé fin 2019.

La DREAL présente ensuite la demande de la ville d'Auxerre pour étudier un **projet de barreau entre la RN6 et la RD124** reliant Égriselles à Auxerre permettant de capter le trafic de transit passant par Laborde.

La présentation se termine sur les différents modes d'information et de recueil des avis prévus au cours de la concertation, avant de céder la parole à l'assistance.

Environ 15 interventions du public ont lieu au cours de la réunion.

- Habitant de Laborde (Yannick Davouse) :
- Avec la perspective de la déviation de Jonches (liaison RN77-RD84), et de celle concomitante d'un barreau RN6-RD124, il a été montré que le trafic résiduel sur la rue Neuve serait constitué principalement d'usagers en provenance de Laborde (500 véhicules/jour). Dans ces conditions, cet habitant estime que le PN pourrait être maintenu avec un accès réglementé aux seuls habitants de Laborde, les usagers de la RN77 empruntant la déviation de Jonches. La décision de suppression du PN ne lui paraît pas pertinente.

Réponse DREAL: La décision de supprimer le PN a été prise au regard de son classement comme passage à niveau préoccupant, l'accident du 14 janvier 2018 confirmant malheureusement cette nécessité. Le maintien du PN même pour un nombre restreint d'usagers n'est pas envisageable.

Réponse maire d'Auxerre : M. le Maire valide les décisions de l'État et met en avant la volonté forte de l'État de sécuriser le PN.

- Habitant de Laborde :
 - Les ronds-points provoquent plus d'accident pour les PL d'autant plus que les ronds-points projetés sont en descente. Il y a un risque d'accident et de pollution.
 - La suppression du PN et le projet de déviation de Jonches entraînent un allongement de parcours de 2,5 km de Laborde au rond-point de Jonches et le projet de barreau allonge la liaison vers Auxerre de 4,8 km. La réalisation de la déviation de Jonches n'est pas utile pour Laborde et la suppression du PN n'est pas opportune.
 - Le giratoire actuel sature, donc les futurs giratoires satureront aussi.
 - Les usagers passeront par la Tour Coulon qui est une route dangereuse. Un trafic important sur cette route met en danger les habitants de la Tour Coulon.

Les pompiers mettront également plus de temps pour intervenir à Laborde avec la

suppression du PN, donc les habitants de Laborde seront pénalisés.

Réponse DREAL: La suppression du PN permet également de sécuriser les voyageurs du train, les usagers de la route, les piétons et les vélos.

- **Habitant de Laborde (M. Chabet) :**
- On ne ferme pas les routes et autoroutes dès qu'il y a un accident, donc il n'y a pas de raison de supprimer le PN.
- Il est dit que le projet de barreau coûte 9M€ mais le coût augmentera dans le futur comme c'est le cas pour des nombreux projets de 4-5 ans.
La suppression du PN oblige les habitants de Laborde à parcourir de nombreux kilomètres en plus sur l'année.
Le PN n'est pas dangereux, il suffit de respecter le code de la route pour éviter des morts.

Réponse DREAL : Nous savons piloter des projets routiers avec un contrôle des coûts et des délais.

- **Habitante de Laborde :**
- La voie communale les Monts d'or (Laborde) pourrait être utilisée pour se raccorder au projet de barreau.
- **Réponse Maire d'Auxerre :** Cela a déjà été étudié et écarté à cause de problèmes techniques.
- **Habitant de Laborde (M. Tridon):**
- La remarque porte sur le fait que les accidents se font dans le sens Auxerre-Troyes et sur la visibilité des panneaux et signaux lumineux, ce qui pourrait expliquer un plus grand nombre d'infractions dans le sens Auxerre-Troyes.
- **Adjoint de Jonches :**
Il rectifie les chiffres des trafics énoncés par une personne précédente : il s'agit de 2 500 véhicules/jour sur la rue Neuve et non 300 véhicules/jour.
Il explique que la Police est intervenue pour exercer une surveillance sur le PN de 7h à 12h le lendemain du drame du 14 janvier 2018 en guise de contestation ? *que veut dire en guise de contestation ?*. Il souligne que des remontées de file du rond-point de Jonches jusqu'au PN peuvent entraîner des arrêts en pleine voie sur le PN et que beaucoup d'incivilités ont lieu de 7h45 à 9h45.
Il témoigne qu'il y a de nombreux incidents sur le PN. Il souligne la dangerosité et l'urgence de le supprimer.
- **Habitant de Laborde :**
- Il témoigne avoir dû s'arrêter sur le PN en raison d'une remontée de file depuis le giratoire jusqu'au PN. Il a eu le temps de reculer avant la fermeture des barrières, heureusement aucune voiture ne se trouvant derrière la sienne. Il précise qu'il fait très attention depuis

avant de s'engager.

- Il passe quatre fois par jour par le PN et n'a jamais détecté de dysfonctionnement du système : pour lui le problème vient du paramétrage de l'activation des feux.
- Il demande, quelle que soit la décision prise par rapport à la suppression du PN, de mettre en place des mesures supplémentaires de sécurisation du PN: que les trains ralentissent sur cette section, que les feux soient activés plus tôt avant le passage du train et que les barrières soient éloignées d'un mètre de la voie ferrée afin de disposer d'une zone protégée entre la voie et les barrières.

Réponse SNCF Réseau : Une étude est en cours avec la mise en place d'une caméra de vidéosurveillance pour vérifier le fonctionnement du PN.

- Un enregistreur a également été placé pour vérifier les fermetures du PN suite aux remontées d'information sur le dysfonctionnement, mais aucun dysfonctionnement n'a été constaté jusqu'ici.
- Le fait de ralentir les trains sur cette section allongera le temps d'attente devant les barrières fermées, ce qui laisse craindre davantage d'incivilités (le passage en chicane est possible car le PN dispose de demi-barrières). Les barrières sont positionnées à 1,5 m de la voie ferrée selon les normes SNCF.
Des solutions ont été étudiées suite à certaines demandes, mais elles n'ont pas été retenues car jugées inefficaces.

• **Reprise de la parole par Yannick Davouse :**

- Il propose de ne pas fermer le PN et de rendre la route de Jonches (RN77) non praticable pour les camions et trafics non résidents. Il souhaite que d'autres solutions soient recherchées.

Réponse DREAL : On peut imaginer de rendre inaccessible la route pour les PL mais en laissant le PN ouvert, on n'élimine pas le risque et le franchissement possible du PN pour les seuls véhicules autorisés selon leur provenance sera très difficile à faire respecter.

• **Habitant de Laborde :**

Il propose d'utiliser les chemins communaux et les dessertes agricoles existantes pour réaliser le barreau afin de ne pas emprunter la route d'Egriselles qui est sinueuse et dangereuse.

Réponse du Maire d'Auxerre : Il indique avoir demandé à l'Etat une étude de faisabilité pour un raccordement à la RN6 depuis Laborde. Sur la base du retour de la DREAL, une délibération du conseil communautaire a été prise pour prendre en charge la maîtrise d'ouvrage de ce projet de barreau. Un complément d'étude est en cours afin de choisir la meilleure solution. L'objectif est que le barreau soit construit dans les mêmes délais que le projet de déviation de Jonches.

• **Habitant de Jonches (M. Decarsti) :**

Il indique passer 4 fois par jour par le PN et n'être pas inquiet du rallongement de parcours induit par la suppression de celui-ci. Il précise avoir envoyé un courrier à la mairie dont il n'a pas eu de

retour et souhaite obtenir des réponses à ses questions à savoir : la hauteur est-elle suffisante sous les ponts pour prévoir l'électrification de la voie ferrée, une voie cyclable est-elle prévue sur le pont de la déviation de Jonches, un éclairage est-il prévu le long de future route (RN77)?

Réponse DREAL : Le gabarit des passages supérieurs (pont et passerelle) a été étudié pour permettre ultérieurement l'électrification de la voie ferrée ; la passerelle se trouvera bien à 6,3 m de haut par rapport à la voie (l'indication de 5,8 m dans la plaquette d'information est erronée). Les vélos emprunteront la passerelle et non le pont routier. En revanche, il n'est pas prévu d'éclairage sur la déviation, en raison de son tracé en secteur périurbain.

- **Habitant de Laborde (Yannick Davouse) :** il demande si Laborde est considéré comme du périurbain et indique qu'il a besoin d'être éclairé s'il circule à vélo.

Réponse DREAL : il y a un problème de sur-éclairage des voies piétonnes et des passages piétons et on constate que la lumière n'apporte pas de sécurité, au contraire.

- **Habitante de Laborde :**

Elle souligne que les habitants de Laborde et de Jonches n'ont pas les mêmes attentes. Des jeunes s'installent à Laborde, mais il n'y a pas de bus de ramassage scolaire. Les parents ont besoin d'amener les enfants à Auxerre mais la suppression du PN rallonge le parcours et éloigne Laborde d'Auxerre.

Elle indique être inquiète de constater que des choses sont mises en place mais pas pour Laborde, ce qui risque de conduire à ce que personne ne veuille plus s'y installer.

Elle précise que la rue des Jardins de Laborde (entrée dans Laborde en provenance de Venoy) est un site accidentogène et que l'on voit des traces de freinage sur la route : elle considère que les routes de Laborde ne sont pas adaptées pour un fort trafic.

Réponse Maire d'Auxerre : Il rappelle que rien n'est décidé pour le projet de barreau et que la meilleure solution sera retenue. Il acquiesce sur la dangerosité des voiries de Laborde.

- **Habitant de Monéteau (M. Larosse) :**

Il considère que la brochure d'information n'est pas sincère car elle n'indique pas la fermeture du PN18. Il regrette que l'État ait écarté certains tracés en raison des nuisances sonores alors que la variante urbaine du tracé retenue amène du trafic près de Monéteau et donc des nuisances sonores. Il juge que le PN18 n'a pas besoin d'être supprimé parce que ce passage n'est pas dangereux.

Il fait remarquer qu'avoir des murs anti-bruit n'est pas agréable visuellement pour les habitants.

Réponse DREAL : Il a été indiqué seulement pour chacune des variantes proposées la faisabilité éventuelle d'une fermeture du PN18. Cette suppression n'est pas intégrée au projet de suppression du PN de Jonches. Les autres remarques sont notées.

- **Habitante de Laborde :** demande ce qu'il en est des circuits pour les bus scolaires.

Réponse Maire d'Auxerre : Des solutions seront trouvées pour les bus scolaires.

M. Bonnefond, Maire Venoy : il indique que Venoy a été intégrée tardivement dans les réflexions sur le projet.

En tant que vice-président du conseil départemental, il regrette le choix du tracé 5, sa préférence allant au tracé 1.

Il demandera à l'État la possibilité de déclasser la RN6 en RD pour s'affranchir des contraintes des règles de géométrie routière sur route nationale. Cela permettra de réaliser un carrefour giratoire moins onéreux que les raccordements avec échanges dénivelés proposés à ce jour.

Il indique être prêt à soutenir tout aménagement projeté pour accompagner la suppression du PN.

Il insiste pour que le projet de barreau soit réalisé avant la suppression du PN.

Enfin, il invite chacun à participer à la concertation en se rendant en mairie pour consigner son avis sur les registres.

Le maire d'Auxerre clôt la réunion en remerciant le public d'être venu et d'avoir participé.

Il rappelle que l'on peut toujours participer à la concertation et qu'elle est utile pour rechercher des solutions pour les habitants de Laborde.