

RN77 Jonches PN 19



RN77 - SUPPRESSION DU PASSAGE A NIVEAU N° 19

Bilan de la concertation publique
15 mars au 15 avril 2018



SOMMAIRE

1. LE PROJET OBJET DE LA CONCERTATION	3
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
2. LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION	8
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
3. LE BILAN CHIFFRÉ DE LA PARTICIPATION	13
3.1. Les contributions écrites recueillies	13
3.2. La participation aux réunions	15
4. LA SYNTHÈSE DES EXPRESSIONS RECUEILLIES	16
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
5. LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION ET LES SUITES A DONNER	23
5.1. Les enseignements de la concertation	23
5.2. Les suites à donner	24
ANNEXES	25

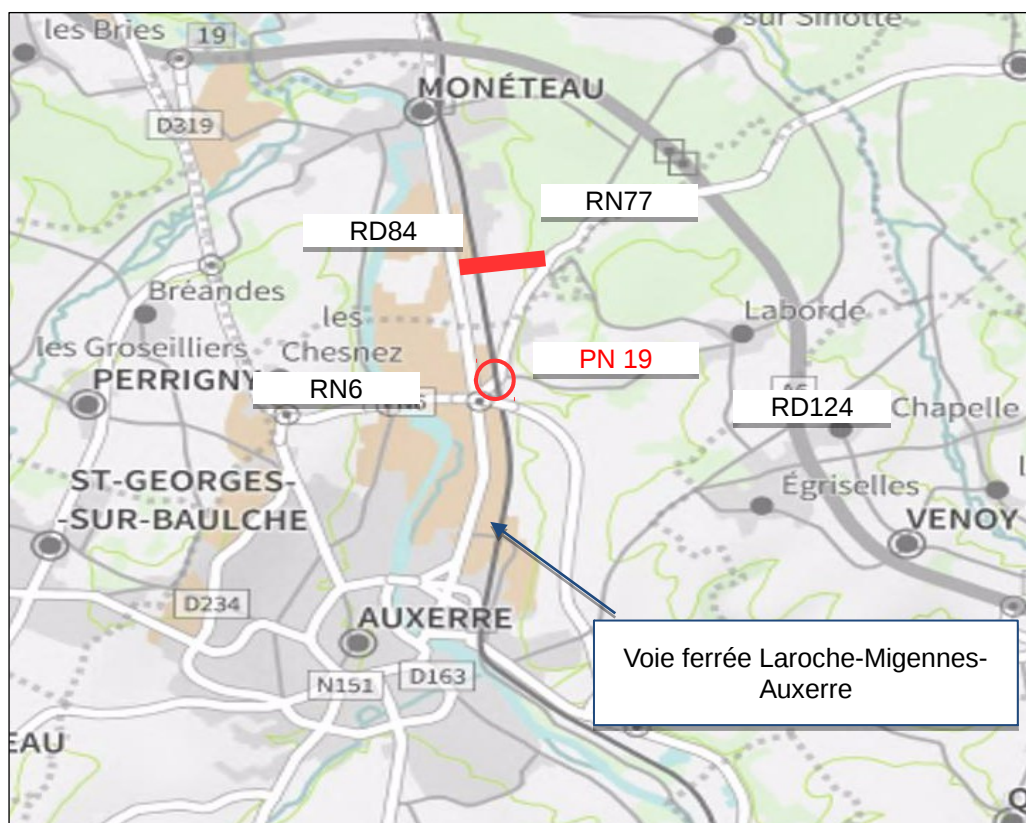
1. LE PROJET OBJET DE LA CONCERTATION

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

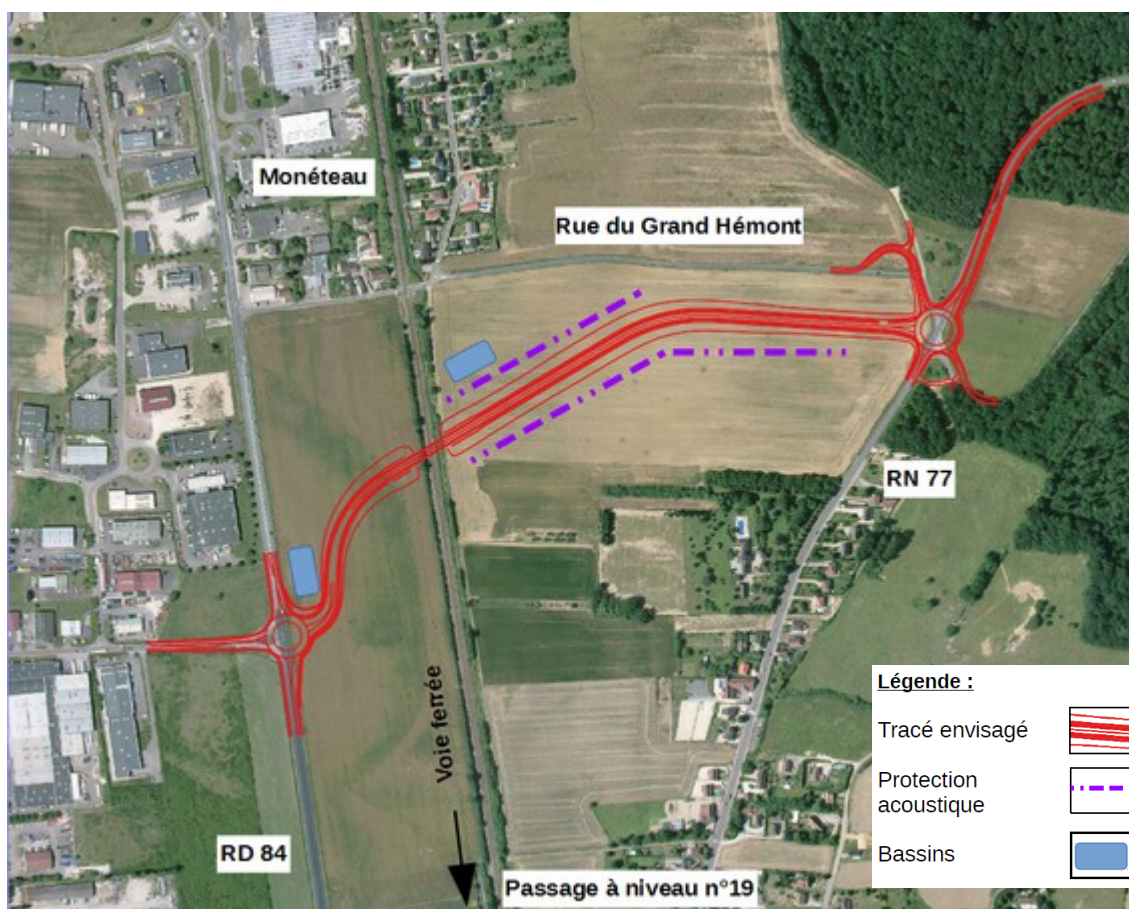
Cette variante dite « routière » consiste en la création d'une voirie nouvelle parallèle à la rue du Grand Hémont.

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.



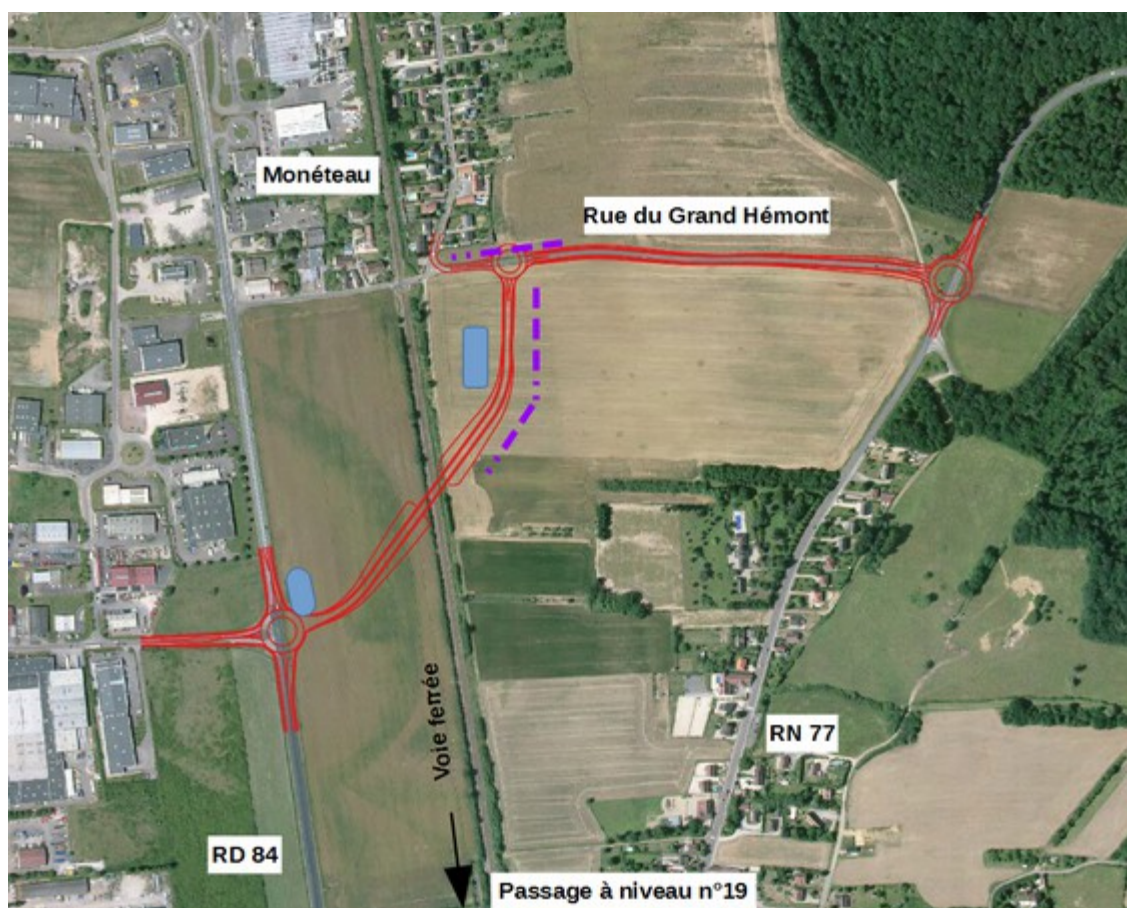
LA VARIANTE URBAINE

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

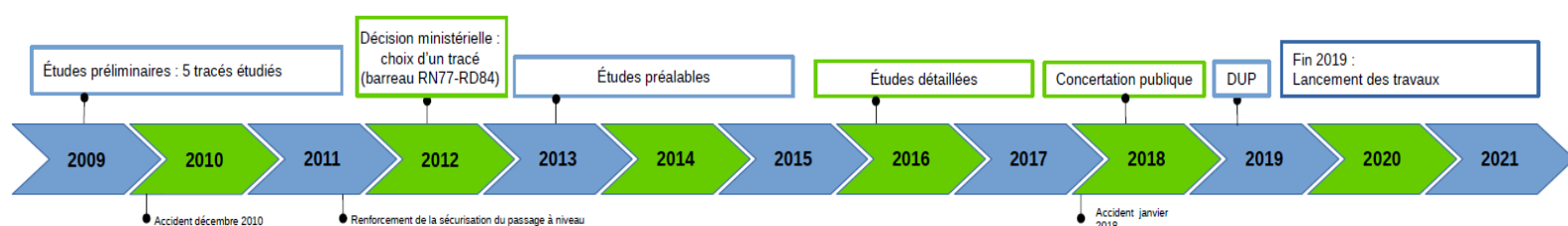


LES MODES DOUX

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.

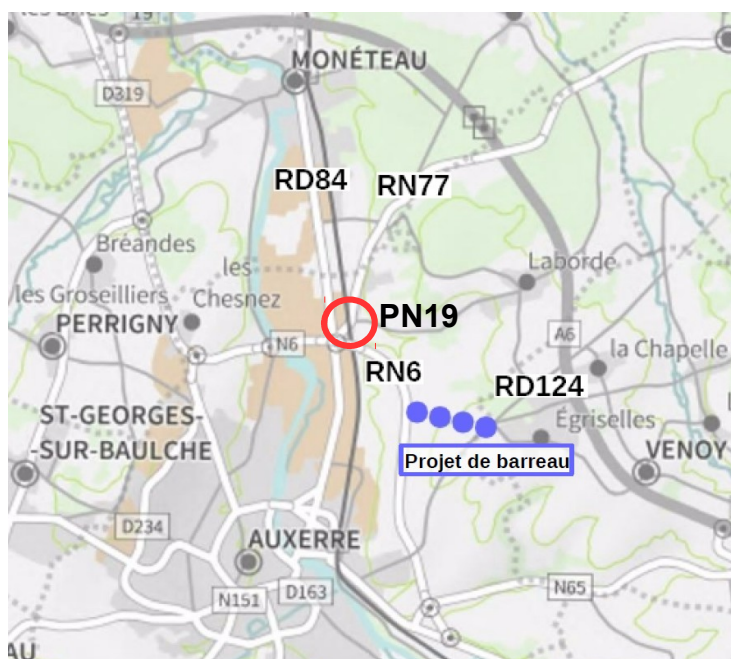
Les études à venir porteront notamment sur :

- 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 : « 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

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.

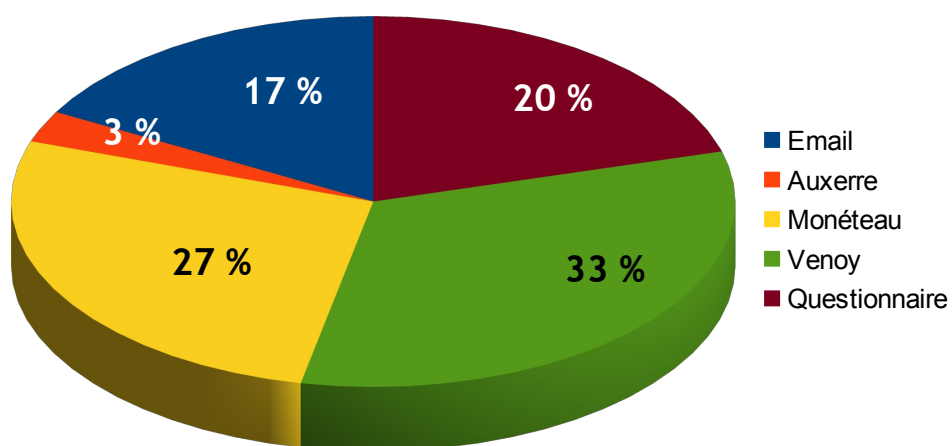
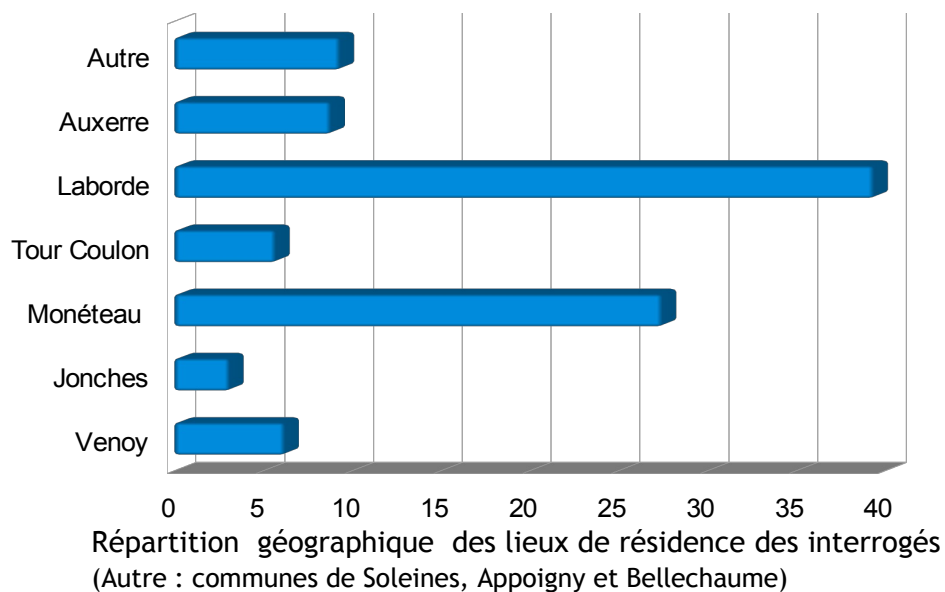
Deux pétitions ont été déposées dans le registre de Monéteau :

- 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.



Répartition des types de contribution (sur 218 contributions)

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 Hémont) ;
- 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 voudra 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-comté.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

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.**