

République Française

Département du Territoire de Belfort

ooooOooooOoooo

Enquête publique

Relative à la demande d'enquête préalable à une déclaration d'utilité publique concernant la réalisation des compléments (dans le cadre de l'opération d'aménagement de la liaison Lure-Delle) localisés au diffuseur A 36/RN 1019 et au diffuseur RD 437/RN 1019 sur les communes de Bermont, Botans, Dorans, Moval et Sévenans

ooooOooooOoooo

Du 19 septembre au 4 octobre 2016 inclus

ooooOooooOoooo

RAPPORT

Etabli par Gilles MAIRE, Commissaire enquêteur nommé par Décision E160000113 / 25, en date du 18 août 2016, de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Besançon.

ooooOooooOoooo

1^{ère} PARTIE

I – GENERALITES

- 1.1 Connaissance du Maître d'Ouvrage
- 1.2 Essence et finalité du projet
- 1.3 Encadrement juridique de l'enquête publique
- 1.4 Etude orientée du cadre de l'enquête publique
 - 1.4.1 Spécificités géographiques
 - 1.4.2 Réalités économiques et sociales
 - 1.4.3 Existants urbanistiques et contraintes écologiques
- 1.5 Caractère d'intérêt public de l'opération
- 1.6 Définition du périmètre des expropriations
- 1.7 Avantages et inconvénients de l'opération
- 1.8 Coût financier
- 1.8 Conclusion partielle

2. Déroulement de l'enquête

- 2.1 Désignation du commissaire enquêteur
- 2.2 Composition et pertinence du dossier, concertation préalable
- 2.3 Durée de l'enquête publique
- 2.4 Reconnaissance des lieux et collecte de renseignements
- 2.5 Mesures de publicité
 - 2.5.1 Annonces légales
 - 2.5.2 Affichage de l'avis d'enquête
 - 2.5.3 Autres mesures supplémentaires
 - 2.5.4 Mise à disposition du dossier
- 2.6 Permanences du commissaire enquêteur
- 2.7 Réunions d'information et d'échanges
- 2.8 Formalités de clôture
- 2.9 Conclusion partielle

3. Analyse des observations

- 3.1 Bilan de l'enquête publique
- 3.3 Analyse chronologique des observations
- 3.4 Conclusion partielle

ANNEXES

- Copie des observations inscrites aux registres et pièces annexes
Communes de Botans, Dorans et Sévenans
- Informations complémentaires du Maître d'Ouvrage

2^{ème} PARTIE

Conclusions motivées et avis

1. - Rappel succinct de l'objet de l'enquête

2. - Enoncé des facteurs de décisions

2.1. - Régularité de la procédure

2.2. - enjeux ou aspects positifs du projet

2.3 - enjeux ou aspects négatifs du projet

2.4.- conclusion générale

3.- Avis du Commissaire enquêteur

I – GENERALITES

1.1 Connaissance du Maître d'Ouvrage

L'échangeur entre l'autoroute A36 et la route nationale RN1019 fait partie de l'opération Lure/Delle déclarée d'utilité publique le 24 novembre 2003. Ce projet a fait l'objet de 4 solutions d'aménagement conduisant à retenir en avant-projet sommaire approuvé par décision ministérielle en date du 1^{er} mars 2004 la variante « échangeur trompette à 2x2 voies, voie d'entrecroisement et conservation maximale de l'infrastructure existante ». Sur cette base la Direction Régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement (DREAL) a conduit les études d'un aménagement provisoire de cet échangeur dont la réalisation était inscrite au Programme de Modernisation des Itinéraires du réseau routier national 2009-2014. Par décret N° 2015-1044 en date du 21 août 2015, et dans le cadre du plan de relance autoroutier, les Autoroutes Paris Rhin Rhône (APRR) assurent désormais la maîtrise d'ouvrage pour l'aménagement de ce nœud routier de Sévenans.

L'enquête publique concernant la Déclaration d'Utilité publique est menée conjointement avec l'enquête parcellaire délimitant l'emprise des immeubles nécessaires à la réalisation de cet échangeur.

1.2 Essence et finalité du projet

Conçu lors de la réalisation de l'autoroute A36, le « nœud routier de Sévenans » permettait les différents échanges de trafic routier entre l'autoroute A36, la RN 1019 et la RD 437. Néanmoins le renforcement du trafic routier dans ce secteur avec notamment la mise en service progressive de nouveaux équipements (gare TGV, Hôpital médian, autoroute transjurane en Suisse, zones d'activités) ne permet plus d'assurer la fluidité du trafic en particulier aux heures de pointe. La présence de « tourne à gauche » sur la RN 1019, comme les attentes sur la bande d'arrêt d'urgence de l'autoroute créaient de fait des zones fortement accidentogènes pour les usagers. De plus la conception actuelle de ces ouvrages était difficilement compatible avec la mise à deux fois deux voies de la RN 1019 dans ce secteur.

C'est en tenant compte de ces critères que les études ont été menées pour définir un réaménagement complet de cet échangeur.

Plusieurs critères de choix ont été retenus pour ce projet :

- Réutilisation autant que possible des infrastructures existantes
- Suppression des « tourne à gauche »
- Amélioration des flux de circulation en augmentant les distances entre les ouvrages
- Préservation de l'environnement
- Adaptation du projet aux contraintes de la Loi sur l'eau
- Compatibilité du projet avec la mise à deux fois deux voies de la RN 1019

Les contraintes budgétaires ont largement retardé la mise en œuvre de ce projet dont la Déclaration d'utilité publique date de 2003. La DREAL qui assurait jusqu'en 2015 la maîtrise d'ouvrage, a procédé à des acquisitions de parcelles correspondant à l'avant-projet retenu. Les retards pris dans la réalisation du projet ne permettent plus depuis le 24 novembre 2013 de poursuivre les acquisitions dans le cadre de cette DUP.

Dans le cadre du plan de relance autoroutier, la société des autoroutes Paris Rhin Rhône a été désignée comme Maître d'Ouvrage en 2015 pour réaliser cette infrastructure. Le Projet actuel reprend les bases définies par le projet DREAL en y apportant quelques améliorations, notamment en réalisant l'aménagement complet et définitif de l'échangeur.

Cet aménagement définitif comprend :

- La mise à deux fois deux voies de la RN 1019 sur environ 4 km, dont environ 0.85 km en tracé neuf ;
- La création d'un échangeur de type double trompette avec bretelles à une voie de circulation, autorisant tous les mouvements entre L'A36 et la RN 1019 ;
- La suppression du diffuseur n°11 actuel, à l'exception de la bretelle assurant les mouvements Montbéliard - Delle ;
- La modification du demi-diffuseur sud existant de la RD 437 avec maintien du giratoire existant ;
- La création du demi diffuseur nord de la RD 437 avec construction d'un giratoire.

La précédente déclaration d'Utilité Publique étant aujourd'hui caduque, il est nécessaire de procéder à une nouvelle demande préalable à une DUP, objet de la présente enquête publique, permettant au final les acquisitions de parcelles nécessaires au projet.

1.3 Encadrement juridique de l'enquête publique

Une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social et environnemental qu'elle comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente. L'utilité publique est déclarée par arrêté préfectoral.

Le projet initial conduit par la DREAL en qualité de Maître d'Ouvrage ayant déjà été soumis aux études préalables au titre du Code de l'environnement (étude d'impact, Loi sur l'eau, Protection des espèces, archéologie préventive...) les diverses autorisations sont reconduites et aménagées pour répondre exactement au profil actuel des travaux :

- Archéologie préventive : avis de la DRAC du 12 juin 2013
- Autorisation CNPN : arrêté préfectoral du 2 février 2015
- Autorisation Loi sur l'Eau : arrêté préfectoral complémentaire du 2 juin 2016

Dans le cas présent, les textes législatifs et réglementaires auxquels il convient de se référer sont contenus dans le Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique, en particulier les articles L.110-1 à L.122-7, L 241-1 et L 241-2 et la partie réglementaire nouvelle, livre 1^{er}, articles R 112-1 à R 112-24 pour l'organisation et le déroulement de l'enquête DUP et les articles R 131-1 à R 131-14 pour l'enquête parcellaire,

1.4 Etude orientée du cadre de l'enquête publique

1.4.1 Spécificités géographiques

Depuis 2011 la zone Sud du Territoire de Belfort a subi de profondes modifications liées en particulier à la mise en œuvre de la ligne à grande vitesse et l'ouverture de la gare TGV de Meroux. L'ouverture prochaine de l'Hôpital Médian Belfort-Montbéliard, comme le développement des zones d'activité qui s'implanteront à proximité de ces deux sites (Jonction et parc d'innovation des Plutons) généreront également une intensification du trafic routier. Le nœud routier de Sévenans est devenu aujourd'hui le point essentiel des échanges de circulation Nord-Sud / Est-Ouest et nécessite un réaménagement majeur pour faire face à ces nouveaux défis.

1.4.2 Réalités économiques et sociales

Cette zone charnière entre trois départements (Territoire de Belfort, Doubs et Haute Saône) concentre une zone économique majeure entre trois bassins d'emploi centrés sur les trois agglomérations les plus importantes de ce secteur géographique (Belfort, Sochaux-Montbéliard et Héricourt) Il faut y inclure également les nombreux échanges avec la Suisse proche qui emploie un nombre important de travailleurs frontaliers. Au fil des années le trafic routier s'est fortement intensifié dans ce secteur en particulier aux heures de pointe. Et malgré la présence d'axes de circulation particulièrement structurant et réaménagés récemment,

l'écoulement du trafic routier dans ce secteur est largement tributaire des transits qui se font au niveau de l'échangeur de Sévenans. L'augmentation nette des activités économiques dans ce secteur rendent aujourd'hui nécessaire un réaménagement de cet échangeur.

1.4.3 Existants urbanistiques et contraintes écologiques

Le projet s'inscrit sur le territoire communal de 5 communes : Bermont, Botans, Dorans, Moval et Sévenans dont les documents d'urbanisme sont compatibles avec le projet retenu. Le tracé des ouvrages projetés s'inscrit en majeure partie dans des zones agricoles ou naturelles. Seules deux propriétés bâties, sur les communes de Dorans et Bermont, devront être détruites. Le secteur concerné par les travaux est essentiellement constitué des vallées de La Savoureuse et de la Douce dont les écoulements des rivières ne seront impactés qu'à la marge par les ouvrages réalisés. Le remplacement de buses sous la RN1019 au passage de la rivière la Douce par un pont améliorera la circulation des eaux. Une autorisation complémentaire au titre de la loi sur l'Eau a été délivrée le 2 juin 2016 pour les travaux prévus dans le cadre du projet. Le projet définitif ne modifie pas sensiblement les éléments identifiés pour cette autorisation. Des mesures compensatoires permettent de neutraliser les zones de remblais nécessaires dans les secteurs inondables, par des zones de déblais correspondantes. Les zones humides caractéristiques de ce milieu et qui seront impactées par les travaux seront rétablies en partie sur les superficies laissées libres. L'arrêté préfectoral en date du 2 février 2015 portant dérogation à l'interdiction de détruire, altérer, dégrader des sites de reproduction ou des aires de repos de spécimens d'espèces animales a été accordé pour le projet DREAL et a été reconduit le 18 février 2016.

1.5 Caractère d'intérêt public de l'opération

Le projet a pour finalité essentielle d'améliorer de manière sensible l'écoulement des flux de circulation entre trois axes majeurs desservant ce secteur (A36, RN 1019 et RD 437). Au fil des années et de la mise en activité d'équipements majeurs au Sud de Belfort (Gare TGV, hôpital médian, ZAC) l'intensification du trafic routier, en particulier aux heures de pointe, a créé une zone de danger manifeste au niveau de l'échangeur de Sévenans, point d'échange de différents flux de circulation. La mise en service de cet échangeur qui aurait dû se faire dans le cadre de la première DUP a été retardée uniquement pour des raisons budgétaires, la nécessité de cet équipement n'étant pas remise en question. Au contraire les élus et les usagers ne cessent de dénoncer les retards rencontrés par ce projet pour sa mise en service.

La maîtrise d'ouvrage a été concédée en 2015 à la société des Autoroutes Paris Rhin Rhône qui a apporté des améliorations sensibles au projet provisoire de la DREAL pour mettre en place une solution durable et définitive à l'écoulement des différents flux de circulation dans ce secteur.

La solution proposée limite les atteintes à l'environnement en réutilisant les ouvrages existants et en améliorant les profils retenus pour les giratoires et diffuseurs. La mise en place de ces nouveaux équipements n'apporte pas de contraintes supplémentaires à l'écoulement des eaux dans un secteur exposé aux risques d'inondation. Néanmoins il conviendra d'apporter une attention particulière dans le secteur de l'échangeur Est de l'A36. En effet le comblement de la gravière qui servait d'exutoire aux eaux de pluie en provenance de la Zone d'activité pourrait entraîner des risques d'inondation pour les entreprises situées en amont si l'écoulement des eaux se trouvait perturbé.

Les mesures compensatoires qui seront mises en œuvre permettent de maintenir les zones humides nécessaires à la biodiversité et à la protection des espèces.

Le projet s'intègre également au sein des zones urbanisées sans apporter de nuisances majeures au niveau visuel ou sonore. Hormis deux habitations qui devront être détruites, les autres parcelles appartiennent essentiellement aux zones naturelles et agricoles.

Il conviendra d'apporter une attention particulière à l'aménagement du diffuseur double trompette Sud de l'autoroute A36 et du barreau de liaison qui modifieront sensiblement l'environnement pour les riverains des villages de Botans et Dorans, proches de ces ouvrages. L'intégration paysagère et les dispositions prises pour en atténuer les nuisances sonores (merlons et protections acoustiques) font partie du projet. Par arrêté préfectoral n° 2014064-0003 en date du 5 mars 2014, a été validé le plan de Prévention du bruit dans l'environnement de l'Etat (A36 et RN 1019) sur le Territoire du département du Territoire de Belfort qui fixe les objectifs à atteindre dans la réduction des nuisances sonores. Ce plan doit être révisé au moins tous les cinq ans, ce qui correspondra à la mise en service du nouvel échangeur.

1.6 Définition du périmètre des expropriations

Le projet s'inscrit dans les limites de la DUP précédente et correspond sensiblement à la version retenue par le projet provisoire de la DREAL. A ce titre les autorisations accordées au titre de la Loi sur l'eau, de la protection des espèces et de l'archéologie préventive ne nécessitent pas de nouvelles études et font l'objet d'arrêtés modificatifs complémentaires.

Etabli sur les bases du projet d'aménagement provisoire de la DREAL, le projet définitif diffère essentiellement du projet précédent par les points suivants :

- décalage du ½ diffuseur nord RN 1019 / RD 437 vers l'ouest : cette modification nécessite la destruction d'un petit immeuble locatif comprenant 12 logements;
- décalage du ½ diffuseur sud RN 1019 / RD 437 vers l'est
- décalage du tracé de la RN 1019 vers le nord avec aménagement d'une collectrice au sud de la RN 1019 permettant les échanges entre l'autoroute A36 et la RD 437 dans le sens Héricourt Delle : Cet aménagement nécessite la démolition d'une maison à usage d'habitation

1.7 Avantages et inconvénients de l'opération

Objectifs	Aspects positifs	Aspects négatifs	Bilan
Amélioration des flux de circulation	Ce nœud routier est aujourd'hui d'une importance capitale pour ce secteur permettant les échanges de circulation entre trois pôles urbains (Belfort, Héricourt, Montbéliard) et des zones économiques majeures		L'amélioration du trafic est vitale pour ce nœud routier qui dessert des équipements majeurs (gare TGV, Hôpital médian)
Renforcement de la sécurité des usagers	La suppression des tournes à gauche sur la RN 1019 et l'amélioration de l'écoulement du trafic sur l'autoroute A 36 permettront de limiter sensiblement les causes d'accident sur cet échangeur		Le renforcement de la sécurité routière constitue un des points majeurs de ces travaux.
Mise en place d'une solution pérenne	Contrairement au projet précédent de la DREAL le Maître d'ouvrage apporte		Les inconvénients liés à la réalisation des travaux seront

	une solution définitive pour améliorer les flux de circulation au niveau de cet échangeur		compensés à terme par la réalisation d'un équipement routier performant. Le coût financier de cette opération sera positif.
Respect de l'environnement	Ce projet s'inscrit dans la continuité par rapport au projet précédent et les quelques modifications apportées limitent l'impact environnemental. Les atteintes au milieu existant et notamment aux zones humides seront compensées par des aménagements de nouvelles zones dans les espaces laissés libres. Les bassins de rétention des eaux pluviales apporteront une compensation au comblement de la gravière.		L'atteinte environnementale est limitée dans le projet actuel.
Respect du PPRI	Les ponts sur l'A36 et la RD 437 n'apportent pas de modifications sensibles à l'écoulement des eaux. Le remplacement des buses existantes pour le passage de la rivière la Douce sous la RN 1019 par un pont améliorera l'écoulement des eaux sans amplifier les phénomènes de crues pour le village de Trévenans en aval.	Les zones de remblais apportent des modifications mineures au bassin d'écoulement des crues. Des mesures compensatoires sont mise en œuvre pour limiter l'impact de ces modifications. Une attention particulière devra être apportée sur l'écoulement des eaux dans le secteur de la ZAC « des Saules » de Dorans suite au comblement de la gravière.	Globalement le bilan est neutre sur ce secteur mais une attention particulière devra être apportée en amont sur les conséquences du comblement de la gravière qui sont susceptibles de générer des phénomènes d'inondations ponctuelles pour la ZAC des Saules.
Compatibilité du projet avec	Le tracé retenu pour les travaux ne nécessite pas de		Le projet proposé s'inscrit dans la

<p>les documents existants</p>	<p>mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes traversées. Il est également compatible avec les documents de niveau supérieur (SDAGE, PPRI, SCoT) Les autorisations précédentes peuvent être reconduites (Loi sur l'eau, protection des espèces, archéologie préventive) sans études complémentaires.</p>		<p>solution provisoire retenue par la DREAL et ne nécessite pas de reprendre l'étude complète des autres solutions possibles pour cet aménagement. L'enquête publique ne concerne que le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, ce qui permettra de débiter les travaux dans les délais annoncés</p>
<p>Contraintes par rapport aux zones urbanisées</p>	<p>L'essentiel du tracé des ouvrages projetés s'intègre dans les zones agricoles ou naturelles des villages de Sévenans, Botans et Dorans</p>	<p>Destruction d'un petit immeuble d'habitat collectif et d'une maison d'habitation. Déplacement des nuisances sonores pour les habitants de Botans et Dorans avec la création du nouvel échangeur sur l'A36</p>	<p>Cette solution a été retenue en raison de ses avantages : (moins d'atteinte environnementale, réutilisation de certains ouvrage, coût) Les protections acoustiques mises en place devront être suffisantes pour limiter les nuisances pour les riverains. Les mesures effectuées dans la phase projet qui devront être confirmées lors de la mise en service de cet échangeur doivent rester en deçà des seuils réglementaires par rapport à la catégorie des axes.</p>
<p>Nuisances sonores</p>	<p>Le Maître d'ouvrage a pris en considération cet aspect et a adapté les dispositifs antibruit en conséquence pour respecter la réglementation en vigueur. Si des dépassements étaient observés lors de la mise en service de cette nouvelle infrastructure, des mesures correctives</p>	<p>3 secteurs sont particulièrement exposés aux nuisances sonores : Sévenans, Botans et Moval. Les mesures de bruit ont été effectuées les 9 et 10 octobre 2015 en utilisant une</p>	<p>Les résultats de l'étude ont montré que les différences de niveaux sonores entre l'état actuel et futur sont toutes inférieures à 2dB(A) et en dessous des seuils de dépassement liés à une zone d'ambiance sonore modérée de jour</p>

	pourront être mise en œuvre.	modélisation acoustique globale de l'état existant et futur, avec et sans le projet.	et de nuit. La mise en service de cet échangeur n'apportera donc que peu de modifications sonores par rapport à l'état actuel.
--	------------------------------	--	--

En conclusion, le caractère d'utilité publique du projet est largement reconnu et présente un caractère d'intérêt général incontestable. Le niveau des nuisances sonores qui devra être vérifié lors de la mise en service de ces aménagements, doit rester sensiblement à son niveau actuel et éventuellement faire l'objet de mesures correctives complémentaires.

1.8 Coût financier

Le coût financier prévisionnel du projet s'établit actuellement à 120 M€ se décomposant ainsi :

- 2,5 M€ pour les acquisitions et indemnisations restant à réaliser
- 112,3 M€ pour les travaux. (dont 0,4 M€. pour les mesures compensatoires)
- 5,2 pour les études.

C'est essentiellement cet aspect financier du projet qui a conduit précédemment l'Etat à différer sa réalisation et à transférer la maîtrise d'ouvrage à APRR. Cet aménagement étant rendu nécessaire pour répondre à un besoin avéré d'amélioration de l'écoulement du trafic routier et du renforcement de la sécurité routière, le Maître d'ouvrage a retenu une solution pérenne d'aménagement de cet échangeur qui générera à terme des économies. Le coût de ce projet est certes important, mais correspond aux bases habituelles de ces grands travaux routiers et à la prise en compte des contraintes environnementales importantes de ce secteur.

1.9 Conclusion partielle

L'utilité de cet équipement routier majeur n'est pas contestée et devrait renforcer à terme la sécurité routière en assurant une meilleure fluidité du trafic. Le coût de ce projet est important, mais correspond à la réalité des travaux envisagés pour une infrastructure de ce type. Les contraintes environnementales sensibles de ce secteur ont été prises en compte pour y apporter les solutions les mieux adaptées et mettre en œuvre des mesures compensatoires réduisant l'impact des travaux. Une attention particulière devra être apportée à la réduction des nuisances sonores dans un secteur contraint par la densité d'axes majeurs générant des flux importants de circulation.

2. Déroulement de l'enquête

2.1 Désignation du commissaire enquêteur

J'ai été nommé par décision E16000113 /25, en date du 18 août 2016 de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Besançon pour conduire cette enquête.

Me considérant suffisamment indépendant par rapport aux différentes parties en cause, j'ai accepté cette désignation et retourné avant l'enquête l'attestation sur l'honneur validant cette situation.

M. Guy BOURGEOIS a été désigné comme commissaire enquêteur suppléant.

Cette enquête, qui a connu une forte affluence, s'est déroulée dans une bonne ambiance sans animosité particulière.

2.2 Composition et pertinence du dossier, concertation préalable

Le dossier initial soumis à l'enquête publique comprend les documents suivants

- Pièce 0 : guide de lecture
 - Pièce A : objet de l'enquête publique, informations juridiques et administratives
 - Pièce B : Plans de situation
 - Pièce C : Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants
 - Pièce D : Plan général des travaux et bande DUP
 - Pièce E : Notice explicative (comprenant l'appréciation sommaire des dépenses)
- Ce dossier présenté en format A3, comprend notamment des planches photos sur lesquelles ont été reportés les tracés des travaux prévus avec légendes permettant une bonne visualisation du projet. Cet aspect est particulièrement intéressant pour les échanges avec le public.

2.3 Durée de l'enquête publique

Cette enquête relevant du Code de l'Expropriation, a été ouverte en mairie du **19 septembre au 4 octobre 2016 inclus soit une durée de 16 jours consécutifs**. Je n'ai pas envisagé de prolongation.

2.4 Reconnaissance des lieux et collecte de renseignements

Afin d'affiner ma connaissance du dossier et compléter mes informations j'ai pu rencontrer les principaux acteurs de ce dossier au siège de district d'APRR à Bessoncourt le 8 septembre 2016. A cette réunion assistaient M. Sylvain FLETY, conducteur d'opérations grands projets en charge du dossier pour le compte du Maître d'ouvrage APRR, M. Franck TAINURIER consultant foncier en charge des acquisitions foncières (SCET) et M. Jean-Yves SABLON ingénieur en chef (SETEC) pour le dossier soumis à l'enquête.

2.5 Mesures de publicité

2.5.1 Annonces légales

L'enquête a été annoncée le jeudi 1^{er} septembre 2016 dans « l'Est Républicain » et le vendredi 26 août 2016 dans « la Terre de chez nous » pour la première parution. Elle a été rappelée dans ces mêmes journaux respectivement le jeudi 22 septembre et le vendredi 23 septembre 2016.

2.5.2 Affichage de l'avis d'enquête

L'avis d'enquête a été affiché sur les panneaux extérieurs des mairies de Bermont, Botans, Dorans, Moval et Sévenans. J'ai pu constater la réalité de cet affichage lors de la visite des lieux que j'ai effectuée le 8 septembre.

2.5.3 Autres mesures supplémentaires

Un affichage complémentaire de l'avis d'enquête visible de la voie publique a été réalisé sur les axes situés à proximité des travaux envisagés. La revue du Conseil Départemental n° 166, parue lors de la première semaine de l'enquête, donne un aperçu très complet du projet et fait état de l'enquête publique en cours.

2.5.4 Mise à disposition du dossier

Un dossier dont j'ai vérifié la composition avant le début de l'enquête et un registre d'enquête ont été mis à la disposition du public dans les 5 communes concernées par le projet. Ces

registres ont été paraphés par mes soins, ouverts et clos par les maires, conformément à l'arrêté d'organisation.

2.6 Permanences du commissaire enquêteur

J'ai tenu six permanences au cours de cette enquête :

- en mairie de Bermont le vendredi 30 septembre de 16h00 à 18h00,
- en mairie de Botans le mardi 20 septembre de 17h00 à 19h00,
- en mairie de Dorans le mardi 27 septembre de 9h30 à 11h30,
- en mairie de Moval le jeudi 22 septembre de 10h00 à 12h00,
- en mairie de Sévenans, siège de l'enquête, le lundi 19 septembre de 10h00 à 12h00 et le mardi 4 octobre de 17h00 à 19h00.

2.7 Réunions d'information et d'échanges

Ce projet d'aménagement de l'échangeur de Sévenans a fait l'objet de nombreuses présentations lors du projet d'aménagement provisoire conduit par la DREAL. Aucune réunion d'information et d'échange avec le public supplémentaire n'a été réalisée pour le projet actuel.

2.8 Formalités de clôture

Cette enquête relevant exclusivement du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique n'est pas soumise à la procédure du procès-verbal de fin d'enquête et du mémoire en réponse. Néanmoins, j'ai transmis par courriel au Maître d'ouvrage plusieurs demandes et interrogations auxquelles ce dernier a répondu (Cf. annexe 2) et qui sont reprises dans le traitement des observations.

2.9 Conclusion partielle

Les règles de procédure ont été respectées tout au long de l'enquête publique et n'ont fait l'objet d'aucun incident particulier à signaler. Le dossier soumis à l'enquête publique présente tous les aspects nécessaires à une bonne compréhension du projet.

3. Analyse des observations

3.1 Bilan de l'enquête publique

Cette enquête publique a suscité un fort engouement du public. J'ai reçu 30 personnes venues apporter leurs observations ou s'informer du projet. Beaucoup de personnes sont également venues consulter le dossier et joindre leurs observations au registre en dehors des permanences. 16 observations figurent au registre dont 5 courriers ou notes annexés au registre.

3.2 Analyse chronologique des observations

Registre de Botans

Observation (inscrite au registre d'enquête parcellaire mais étudiée également dans le cadre de l'enquête DUP pour un aspect concernant l'autorisation au titre de la Loi sur l'Eau) de M. LABBAYE Jean-Michel gérant de la SCI MP, 5 ZAC des Saules à Botans

- souhaite être informée du devenir du débourbeur appartenant à la CAB (ZA 335) et de l'évacuation des eaux y circulant,

- souhaite que les conséquences des travaux sur leur propriété soient prises en compte (montée des eaux, inondations sur notre superficie d'exploitation, transport) Ceci du fait du remblaiement partiel de la gravière et du sort du débourbeur (absence de capillarité suffisante, écoulement des eaux de la zone industrielle...)

Informations complémentaires du Maître d'Ouvrage :

Effectivement ces sujets ont été abordés durant la procédure Loi sur l'Eau, le projet n'implique pas de risques supplémentaires d'inondation pour la ZAC.

La parcelle ZA 335 (débourbeur) fait partie des emprises actuelles du projet, propriété de l'État. L'assainissement de la ZAC relève en effet de la compétence de la CAB. L'exutoire actuel dans la gravière n'est a priori pas conforme et des discussions sont en cours avec la CAB pour une mise en conformité. À noter qu'une future zone humide, définie dans la Loi sur l'eau et prévue dans ce secteur, pourrait à terme accueillir les eaux de la ZAC comme aujourd'hui.

Commentaires et Avis du Commissaire enquêteur :

Ce propriétaire d'une entreprise située dans la partie sud de la ZAC de Botans mentionne plusieurs observations concernant le comblement de la gravière située en périphérie immédiate de son entreprise. Les gravières situées en aval jouaient jusqu'à présent le rôle d'exutoire pendant les phénomènes pluvieux. La présence du débourbeur en limite sud de sa parcelle souligne effectivement la fonction de cet équipement pour l'assainissement de la ZAC. Il craint en particulier que les travaux réalisés pour l'échangeur ne constituent un remblai qui, outre l'impossibilité d'accéder à l'ouvrage pour en assurer l'entretien, pourrait empêcher l'écoulement des eaux dans ce secteur et créer par conséquence directe, des zones inondables qui pourraient avoir de graves conséquences pour les industriels implantés dans ce secteur.

Le projet prévoit que le comblement de la gravière se fasse avec des matériaux drainants pour la partie basse ce qui ne devrait pas constituer un obstacle à l'écoulement normal des eaux. Néanmoins le transit des eaux de ruissellement en cas d'épisodes pluvieux importants risque d'être perturbé.

Les écoulements qui se déversaient dans la gravière devront nécessairement être réorientés vers la zone humide en partie Est de la gravière afin de ne pas amplifier un phénomène d'inondation déjà constaté dans ce secteur en raison de la faible profondeur de la nappe phréatique.

Observation n° 1 de M. Bruno PEDRUSA demeurant 1 rue de la Bouloye 90400 Botans

Je souhaite que dans le cadre du futur échangeur soit accordé un intérêt particulier à la limite des nuisances sonores qui ne manqueront pas d'être générées et rendues plus proches par le projet.

J'ajoute que le mur actuel, installé le long de l'autoroute, n'est pas entièrement satisfaisant, c'est pourquoi il conviendra de veiller à ce que tout soit fait pour la tranquillité des riverains

Observation n° 2 de M. André HANTZBERG 8 Rue de la Bouloye 90400 Botans

Je suis pleinement d'accord avec M. PEDRUSA pour le mur antibruit.

Observation n° 3 de M. et Mme Claude et Danielle MENANTEAU 6 rue de la Bouloye 90400 Botans

Dans le cadre de la réalisation du futur échangeur reliant l'A36, la RN 1019 rond-point situé entre Botans et Dorans. Cette route va passer à 150 m de notre habitation. Nous nous inquiétons qu'il n'y ait pas de mesures prévues de campagnes sonores. Il serait bon de la mise en place de protections.

Observation n° 5 de Mme Séverine HENRY 3 Rue de la Bouloye 90400 Botans

Je souhaite savoir ce qui va être mis en œuvre pour atténuer les nuisances sonores engendrées par ces travaux, par ces nouvelles modifications. Un mur anti-bruit conséquent et idéalement placé serait l'idéal.

Informations complémentaires du Maître d'Ouvrage : (cf. annexe 2) Au niveau du barreau de liaison sur la commune de Botans: les inquiétudes ressenties portent à la fois sur l'A36 existante et les bretelles de liaison avec la RN1019. Concernant l'A36, il est à noter que les dispositifs actuels de protection seront reconduits et sont bien pris en compte dans la modélisation de l'état futur. Concernant le barreau, compte-tenu de l'éloignement des premières habitations, aucune protection acoustique n'est requise réglementairement. En effet, le secteur sera exposé à des niveaux de bruit inférieurs aux exigences réglementaires les plus fortes. Il est à noter que des mesures in-situ après travaux seront réalisées pour confirmer les hypothèses prises dans les modélisations.

Commentaires et Avis du Commissaire enquêteur :

Ces 4 observations émanant de propriétaires résidant Rue de la Bouloye à Dorans témoignent d'un problème récurrent de nuisances sonores dans ce secteur dues à la circulation autoroutière. La proximité du barreau de liaison reliant les deux échangeurs, rapprochera davantage l'infrastructure routière de leurs habitations amplifiant à leur avis les nuisances sonores ressenties. Ils demandent en conséquence au Maître d'ouvrage d'apporter toutes les garanties sur l'efficacité des dispositifs de protection acoustiques mis en place dans ce secteur. Le classement en niveau 1 de l'autoroute A36 dans la traversée du Territoire de Belfort établit un seuil maximum des nuisances sonores à 83 décibels de jour et 78 de nuit. La révision du Plan de Prévention des Bruits dans l'environnement (PPBE) qui devrait intervenir en 2019 permettra de mesurer l'impact réel de ce nouvel équipement pour les habitants de Botans et éventuellement mettre en œuvre des mesures correctives.

Observation n° 4 de Mme Agnès RICHERT 2 grande Rue 90400 Botans

(Observation identique à celle figurant dans le registre Parcellaire)

Après avoir fait l'objet d'une première expropriation sur la parcelle située à BOTANS et cadastrée ZA 421 lieudit LA BOULOYE pour une superficie de 239 m², expropriation que nous n'avons pas contestée à l'époque (janvier 2013) puisque située dans la zone de travaux. Aujourd'hui, nous constatons que la zone d'emprise de cet échangeur se trouve considérablement élargie côté ouest de l'autoroute A36 et ce, jusqu'à la porte du village de BOTANS et plus précisément à proximité des premières habitations. Nous ne comprenons pas ces nouvelles limites de travaux et nous vous demandons de bien vouloir nous préciser l'usage qui sera fait de ces nouvelles acquisitions car les conséquences pour les riverains seront sans nul doute fortement dommageables. Par ailleurs, nous réitérons notre supplication aux services en charge du Projet

- De prévoir des ouvrages suffisamment dimensionnés afin que l'écoulement des eaux se fassent sans obstacles, naturellement, surtout en cas d'inondations, le moulin de BOTANS situé en amont de l'échangeur ne doit en aucun cas, subir une mauvaise gestion du secteur.
- De prévoir une protection phonique continue et efficace sur la totalité du projet.
- De veiller à préserver le milieu naturel.
- De permettre l'accès au canal du moulin sur la portion Moulin- confluence avec la DOUCE pour un entretien car il reçoit les eaux pluviales du village ainsi que le trop-plein de la station d'épuration du village.

De plus, vous souhaitez nous exproprier d'une parcelle de 160 m² (N° de terrier 290) à 6 mètres de notre habitation où est implanté un noyer centenaire. Pour les raisons que nous évoquons plus haut, et parce que nous considérons que le noyer fait partie intégrante de la propriété du moulin, nous refusons de céder cette parcelle.

Informations complémentaires du Maître d'Ouvrage :

La parcelle ZA72 fait partie des mesures compensatoires pour la mise en gestion conservatoire des habitats et des berges de la Douce qui est prévu au titre du CNPN. Il n'est pas prévu de réaliser des travaux sur cette parcelle mais uniquement de la gérer écologiquement pour maintenir sa qualité écologique. La propriétaire Mme Richert est en contact avec le négociateur foncier pour cette parcelle. À noter qu'il est prévu que la gestion des mesures compensatoires soit confiée au département.

Commentaires et Avis du Commissaire enquêteur :

Cette parcelle ZA 72 est destinée à la mise en place de mesures compensatoires au titre de la protection des milieux humides. Elle n'est donc pas destinée à subir des transformations notoires et le noyer qui y est implanté devrait pouvoir y demeurer pour de longues années. Ce secteur du canal du moulin présente des caractéristiques intéressantes qui ont été étudiées au titre de la Loi sur l'Eau. La fonction hydraulique de cet ouvrage sera préservée dans la zone des travaux et renforcée par les mesures compensatoires mises en œuvre au titre de la protection de l'environnement.

Les dispositifs antibruit seront reconduits sous leur forme actuelle pour l'A36 et aucun dispositif particulier n'est envisagé pour le barreau de liaison, les mesures de bruit effectuées sur le site ne les rendant pas nécessaires.

Observation n° 6 de M ; René BILLOT 21 grande Rue 90400 Botans

Je souhaite que le nouvel échangeur Sévenans Botans soit équipé de murs anti-bruit.

Informations complémentaires du Maître d'Ouvrage : (cf. annexe 2) Au niveau du barreau de liaison sur la commune de Botans: les inquiétudes ressenties portent à la fois sur l'A36 existante et les bretelles de liaison avec la RN1019. Concernant l'A36, il est à noter que les dispositifs actuels de protection seront reconduits et sont bien pris en compte dans la modélisation de l'état futur. Concernant le barreau, compte-tenu de l'éloignement des premières habitations, aucune protection acoustique n'est requise réglementairement. En effet, le secteur sera exposé à des niveaux de bruit inférieurs aux exigences réglementaires les plus fortes. Il est à noter que des mesures in-situ après travaux seront réalisées pour confirmer les hypothèses prises dans les modélisations.

Commentaires et Avis du Commissaire enquêteur :

La perception des nuisances sonores pour les habitants de Dorans risque effectivement d'être amplifiée tout en demeurant en dessous des seuils réglementaires pour ce type de voies à grande circulation.

Des mesures correctives pourront être apportées si nécessaire en cours de travaux, si les résultats des mesures sonores s'avéraient différentes de celles prises en compte en phase projet.

Observation n° 7 de M. Régis VASSELET pour la mairie de Botans

La future voie de liaison entre l'A36 et la RN1019 dénommé « le barreau » va passer à environ 450 mètres des habitations de Botans. Le village souffre déjà actuellement des nuisances sonores de l'autoroute et de la voie rapide et ce malgré les murs anti-bruit installés le long de l'autoroute. Le projet n'indique pas les nouvelles dispositions prises pour atténuer le bruit généré par ce futur tronçon. Des murs anti-bruit ont-ils été prévus dans le projet ? Le revêtement de la chaussée sera-t-il adapté pour produire moins de bruit ? Une campagne de mesures sonores a-t-elle été prévue avant travaux ce qui permettrait de justifier après-coup la mise en place de moyens abaissant le niveau sonore émis par l'accroissement du trafic ?

Informations complémentaires du Maître d'Ouvrage : (cf. annexe 2 et réponse apportée à l'observation N° 6)

Commentaires et Avis du Commissaire enquêteur :

Cette observation reprend un certain nombre d'interrogations émises par les habitants de Botans déjà traitées dans les observations précédentes et qui m'ont été confirmées par Mme le Maire. Les mesures sonores prises en compte actuellement sont celles qui ont permis de catégoriser les axes dans l'arrêté préfectoral n°2010281-005 portant révision du classement des infrastructures de transport terrestre dans le Territoire de Belfort du 8 octobre 2010 (niveau 1 pour l'A36 et niveau 2 pour la RN 1019) Des mesures ponctuelles avant travaux ont permis de s'assurer que les seuils réglementaires ne seront pas dépassés. Néanmoins, il est prématuré de pouvoir juger des effets de la réalisation du barreau de liaison sur l'environnement, ce secteur conjuguant les nuisances sonores de la circulation sur l'autoroute, ainsi que sur cet échangeur.

Un certain nombre de dispositifs anti-bruit figure sur les croquis inclus dans le dossier incluant de nouveaux dispositifs et la restauration de certains. Les revêtements de chaussée les plus performants pourront être employés pour cette nouvelle infrastructure afin de limiter les nuisances sonores. Enfin des mesures correctives pourront être mises en œuvre en particulier dans le cadre de la révision du PPBE en 2019 correspondant à la date de mise en service de ce nouvel équipement.

Registre de Dorans :

Observation n° 1 de M. Sylvain Aubry 13 Rue de la Charme 90400 Dorans

J'ai quelques craintes par rapport aux futurs terrassements. Il y aurait des bancs de roche sur l'emprise du projet. Je voudrais être sûr qu'APRR mettra tout en œuvre pour éviter toutes dégradations sur les maisons de notre village. Des problèmes étaient arrivés lors de précédents travaux (aux dires d'anciens habitants de Dorans)

D'autre part il y a le problème de l'acoustique. Y-a-t-il une étude faite avant et après travaux ?

Informations complémentaires du Maître d'Ouvrage : Les quantités de charges explosives des tirs de mine dans le secteur de l'échangeur trompette RN1019/A36 seront définies dans le cadre de la mise en place des travaux. Elles pourront être ajustées, sur la base du suivi quotidien des vibrations et éviter ainsi les risques de dégradations du bâti liées aux tirs de mine. Il est à noter que cette limitation des vibrations est également mise en place pour la protection des conduites de gaz et d'hydrocarbures situées à proximité.

Commentaires et Avis du Commissaire enquêteur :

Cet habitant de Dorans évoque ici les fissures sur les façades de certaines maisons du village consécutives aux tirs de mines lors de la construction de la RN 1019. Cette allégation n'a pas de fondement réellement établi. Les tirs de mines nécessaires aux travaux sont encadrés par une réglementation bien précise en termes d'information du public, de mesures de sécurité, de

quantité de charges et de séquences de tir pour éviter tous dommages collatéraux. Néanmoins, en sous-sol de type karstique, la propagation des ondes peut effectivement se diffuser selon les lignes de failles et avoir des conséquences possibles pour les habitations. Seul un constat avant travaux pourrait éventuellement attribuer les dommages futurs aux tirs de mines.

Observation n° 2 de M. Pascal CHAPOUTIER et Patricia DELAHOUSSE 20 rue de la Douce 90400 Dorans (Note de 2 pages dactylographiées insérée au registre)

En résumé, ces habitants de Dorans résident dans l'habitation la plus proche de l'échangeur. Ils précisent en préambule qu'ils ne sont pas hostiles au projet qu'ils jugent nécessaire et d'intérêt public.

Ils demandent en particulier des garanties sur les dispositifs antibruit mis en place sur cet échangeur au niveau du merlon en souhaitant une bonne intégration paysagère de cet ouvrage.

Informations complémentaires du Maître d'Ouvrage (cf. annexe 2 et réponse apportée à l'observation N° 1)

Commentaires et Avis du Commissaire enquêteur :

Comme la plupart des riverains habitants rue de la Douce à Dorans les travaux réalisés pour configurer cet échangeur trompette, permettant le franchissement de la RN1019, suscite des interrogations légitimes en particulier en termes de nuisances sonores et d'impact paysager. Le Maître d'ouvrage a retenu la solution d'un merlon végétalisé avec des arbustes, dans lequel s'insère la rocade. Lors de la mise en service de cet échangeur, des mesures correctives pourront être mises en place pour corriger les défauts avérés, en particulier en cas de dépassement des seuils réglementaires.

Observation n°3 de M. Pascal JACOULOT 15 bis Rue de la Douce 90400 Dorans

Quels sont les dispositifs anti-bruit prévus, de manière à atténuer les nuisances générées par l'échangeur « trompette » ? Sur la pièce D l'échangeur est représenté en page 10 et aucun dispositif n'est représenté. Voir également le courrier en pièce jointe qui a été adressé en mairie de Dorans le 23/08/2016 (pièce jointe en annexe)

Informations complémentaires du Maître d'Ouvrage : (cf. annexe 2 et réponse apportée à l'observation N° 1)

Commentaires et Avis du Commissaire enquêteur :

Cette observation est à relier à la précédente. La pièce jointe en annexe qui a été transmise à M. le Maire de Dorans en août 2016 établit un constat à partir de documents émis pendant la phase d'étude par APRR. Dans son étude, cet habitant de Dorans, conseiller municipal, et demeurant à proximité du nouvel échangeur, effectue une analyse démontrant qu'il y aura nécessairement une amplification des nuisances sonores pour les maisons de ce lotissement. Le MO a inclus plusieurs dispositifs anti-bruit dans la réalisation de cet échangeur comprenant le remplacement des dispositifs existants, l'adjonction de protections supplémentaires et l'insertion de la rocade dans un merlon végétalisé. Il semble d'après les schémas figurant dans le dossier d'enquête et après avoir effectué la visite des lieux, que ce merlon atténuera largement les nuisances sonores et visuelles des véhicules au passage du pont, ce remblai se situant entre le pont et les maisons de ce lotissement. D'après les études réalisées en octobre 201, les niveaux sonores ne devraient subir qu'une variation mineure de 2 décibels soit sensiblement le maintien de la situation actuelle

Compte tenu de la configuration des lieux, l'échangeur se situera dans la petite déclivité entre deux mouvements de terrain, permettant d'insérer le merlon à l'endroit le plus approprié du terrain. Selon les mesures sonores qui pourront être faites après la mise en service de cet échangeur, des mesures correctives pourront être apportées pour maintenir les nuisances sonores au minimum à leur niveau actuel et en dessous du seuil réglementaire de cette voie de circulation classée en niveau 2. La révision du PPBE qui devrait intervenir en 2019 permettra d'analyser plus en détail la situation existante après la mise en service de cet échangeur et d'apporter, au besoin, les modifications nécessaires.

Observation n°4 de M. Christophe MENOUCCI 17 bis Rue de la Douce 90400 Dorans

Quel est la hauteur du dispositif anti-bruit prévu. Sur le plan en page 10/15 pièce 0, il semble ne pas être représenté un ouvrage anti-bruit. Serait-il possible d'avoir un plan de coupe vers la zone du pont PS10 ?

Informations complémentaires du Maître d'Ouvrage : (cf. annexe 2 et réponse apportée à l'observation N° 1)

Commentaires et Avis du Commissaire enquêteur :

Au niveau du pont PS 10, la rocade s'insère à l'intérieur d'un merlon limitant la diffusion des nuisances sonores. Compte tenu de la configuration des lieux, il semble que ce merlon permettra également de masquer visuellement le transit des véhicules sur le pont et puisse assurer la protection phonique des habitants de ce secteur. Celui-ci sera végétalisé avec un choix d'arbustes permettant de couvrir le sol tout en facilitant l'entretien sur cette zone de remblais à forte déclivité.

Observation n°5 de M. Eric PAROLA 15 Rue de la Douce 90400 Dorans

Nous demandons à ce que toutes les mesures nécessaires soient prises pour limiter le bruit (construction d'un mur anti-bruit végétalisé), mais aussi à ce que les tirs de mines soient effectués de manière douce pour que nos habitations ne soient pas touchées.

Lors d'une réunion avec APRR, les représentants du conseil municipal avaient demandé à ce qu'il soit fait une étude sur toutes les maisons du village avant le démarrage des travaux. Qu'en est-il aujourd'hui ?

Informations complémentaires du Maître d'Ouvrage : (cf. annexe 2) Les quantités de charges explosives des tirs de mine dans le secteur de l'échangeur trompette RN1019/A36 seront définies dans le cadre de la mise en place des travaux. Elles pourront être ajustées, sur la base du suivi quotidien des vibrations et éviter ainsi les risques de dégradations du bâti liées aux tirs de mine. Il est à noter que cette limitation des vibrations est également mise en place pour la protection des conduites de gaz et d'hydrocarbures situées à proximité.

Commentaires et Avis du Commissaire enquêteur : *Les réponses qui peuvent être apportées à cette observation ont déjà été évoquées précédemment dans le traitement des observations 1 à 4 / registre DUP de la commune de Dorans. La construction d'un merlon végétalisé semble apporter des garanties pour limiter les nuisances visuelles et sonores. Les tirs de mines répondent à des conditions de mise en œuvre strictes permettant d'assurer la sécurité des personnes et des biens.*

Observation n°6 de M. Patrick POUDEROUX 17 Rue de la Douce 90400 Dorans

Le projet selon le Maître d'ouvrage a été choisi sous forme d'un échangeur trompette à 2x2 voies, car il présentait les coûts les plus faibles en raison de la réutilisation d'aménagements.

La figure 3 en page 11/27 de la pièce A ne montre pas les autres solutions ce qui constitue un dossier d'enquête publique préalable incomplet.

Ce projet « trompette » conduit par contre à une très forte emprise sur les communes de Dorans, Bermont, Sévenans et Botans. Ce projet nécessite donc davantage d'acquisitions foncières avec certainement des coûts non négligeables. Quelles sont les provisions économiques qui ont été prises pour ces opérations ?

L'inconvénient supplémentaire du projet est de rapprocher considérablement le flux de véhicules de la RN 1019 des habitations de la commune de Dorans.

Comme le montre l'étude de M. JACOULOT en page précédente, l'augmentation du bruit sera conséquente et il est tout à fait anormal que le Maître d'Ouvrage ne lance pas une étude et des mesures préalables.

Nous demandons donc une étude indépendante de l'impact de l'échangeur sur le bruit et des mesures adéquates avec la construction d'éléments absorbants permettant de rester dans les conditions connues actuellement.

Informations complémentaires du Maître d'Ouvrage : (cf. annexe 2) Au niveau du barreau de liaison sur la commune de Botans: les inquiétudes ressenties portent à la fois sur l'A36 existante et les bretelles de liaison avec la RN1019. Concernant l'A36, il est à noter que les dispositifs actuels de protection seront reconduits et sont bien pris en compte dans la modélisation de l'état futur. Concernant le barreau, compte-tenu de l'éloignement des premières habitations, aucune protection acoustique n'est requise réglementairement. En effet, le secteur sera exposé à des niveaux de bruit inférieurs aux exigences réglementaires les plus fortes. Il est à noter que des mesures in-situ après travaux seront réalisées pour confirmer les hypothèses prises dans les modélisations.

APRR en conclusion confirme que les études acoustiques réalisées dans le cadre du projet satisfont en tous points aux standards de réalisation Normatif et Réglementaires. Également, si APRR entend volontiers que les attentes des riverains concernant particulièrement cette thématique soient positionnées nettement au-delà des valeurs réglementaires elle ne peut néanmoins, pour des raisons d'équité et de proportionnalité y donner suite. S'agissant d'investissements réalisés pour le compte de l'État, il paraît important de souligner l'effet de précédent que pourrait occasionner des surinvestissements en termes de protections acoustiques. Ces aménagements complémentaires ne sont pas justifiables au sens de l'Utilité Publique sur le plan à la fois des dépenses significatives supplémentaires qu'elles imposent mais également au plan des emprises foncières complémentaires et d'éventuels droits d'expropriation qu'elles génèreraient.

Commentaires et Avis du Commissaire enquêteur :

*Le dossier présenté à l'enquête publique mentionne que dans l'historique du projet 4 alternatives avaient été étudiées pour retenir la solution provisoire retenue par la DREAL. APRR s'étant substitué à ce maître d'ouvrage, les bases de l'étude n'ont pas été remises en question. Seules des modifications ont été apportées afin notamment de mettre en œuvre une solution définitive passant par **la réalisation d'un échangeur « trompette », permettant d'enjamber la RN 1019 mise à deux fois deux voies.** Ce projet modifie en partie le parcellaire retenu pour le projet précédent sans en augmenter notablement la superficie globale, la modification du tracé de la RN 1019 compensant en partie les surfaces prélevées pour la réalisation de l'échangeur.*

Le contrat passé par l'Etat avec APRR est assorti de garanties financières de la part du Maître d'ouvrage.

Une étude préalable réalisée les 9 et 10 octobre 2015 a permis de mesurer le niveau sonore de cet axe et d'anticiper sur les conséquences de la modification retenue. Le niveau sonore

actuel de cet axe pris en compte dans l'arrêté préfectoral n°2010281-005 portant révision du classement des infrastructures de transport terrestre dans le Territoire de Belfort du 8 octobre 2010 est de 2. Les études menées par le Maître d'ouvrage pour le projet apportent des garanties sur le non dépassement de ce seuil et le maintien sensiblement équivalent du niveau actuel. Des mesures seront réalisées après la mise en service et des modifications seront apportées aux dispositifs en place si leur efficacité se révélait déficiente.

Registre de Sévenans

Observation n° 1 de M.LATOURE 3 Rue du château 90400 Sévenans

Pas d'ouvrage acoustique dans les zones du diffuseur nord ni de la bretelle barreau A36 pour protéger les habitations situées proches de l'UTBM

Informations complémentaires du Maître d'Ouvrage : Au niveau de l'échangeur RD437 / RN1019 sur la commune de Sévenans: ce secteur est en effet celui où une protection acoustique est nécessaire et sera réalisée, au droit de la bretelle Nord RN1019 vers RD437 pour apporter une protection aux habitations situées au nord de la bretelle. De plus, le bâtiment principalement impacté au centre de l'échangeur (SCI OSIRIA) sera acquis par APRR.

Commentaires et avis du Commissaire enquêteur

De nombreux écrans acoustiques, merlons de protections et écrans paysagers figurent dans les différents plans du dossier afin de limiter les nuisances sonores pour les riverains. Pour les habitants de Sévenans et en particulier ceux situés dans le secteur de l'UTBM, les nuisances sonores ne peuvent être réduites de manière significative compte tenu de la position de ce lotissement en contrepente et de l'effet cumulé des trafics routiers importants sur l'A36 et la RN 1019.

Observation n° 2 de M. Gérard DUBAIL 4 rue de la Batterie 90400 Sévenans

Je reviens par ce courrier m'expliquer sur l'acquisition de terrain pour prévoir des bassins de retenue d'eau pour compenser l'emprise faite par les ouvrages de cet échangeur. Je vais me répéter mais lors du 1^{er} projet je n'étais pas impacté par ce dispositif. L'enquête d'utilité publique fait référence à une modification réalisée en 2015 ce qui nécessiterait ces rachats. Or, cette modification ne concerne aucunement la partie foncière, mais fait état d'un document d'information élaboré par l'état, la préfecture en collaboration avec le département appelé PPI (plan particulier d'intervention) pour la mise en place des modalités à observer en cas d'accident sur les bassins (risque de rupture de digues) pour les habitants résidant dans ces zones.

Quelques rappels pour conforter ma démarche

- lors de la crue de 1990 (considérée crue centennale) la digue placée en aval a démontré son efficacité (pas de débordement)
- lors du printemps plus que pluvieux pas d'inondation sur ces terrains, alors que les bassins du nord de Belfort ne sont pas opérationnels en totalité
- légèrement en amont lieu-dit le beau clos des bassins sont prévus et seront mis en œuvre car déjà acquis par APRR

Les bassins seront laissés en herbe et accessibles aux exploitants mais avec la configuration de ces ouvrages (déclivité, angle en pointe) et le matériel agricole actuel je vois mal un fauchage absolu et la Renouée du Japon déjà en place va s'en donner à cœur joie pour proliférer en attendant l'ambrosie (déjà les référents sont en place dans les communes) à bientôt pour ces prédictions.

Commentaires et avis du Commissaire enquêteur

M. Dubail est propriétaire des parcelles AB 110 /111 / 115 sur la commune de Sévenans dont une partie sera nécessaire à l'élargissement de la RN 1019 et une autre partie est destinée à la réalisation des mesures compensatoires au titre de la Loi sur l'Eau. Ce second aspect lui paraît inapproprié et a suscité cette note manuscrite qu'il m'a remise lors de la permanence du 4 octobre.

Les parcelles AB 115 pour partie et AB 111 en rive gauche de la Savoureuse et en zone PPRI sont effectivement prévues pour réaliser un déblai en compensation des remblais nécessaires au décalage du ½ diffuseur sud RN 1019 / RD 437 vers l'est. Cette mesure est liée aux obligations induites par la Loi sur l'Eau et dont les prescriptions sont rappelées dans l'arrêté préfectoral complémentaire du 2 juin 2016.

Le modelé de cette zone, actuellement en pré de fauche, pourrait néanmoins permettre le maintien d'une activité agricole favorisant son entretien régulier et évitant la colonisation de ce secteur par les plantes invasives.

3.5 Conclusion partielle

Les observations relevées au cours de cette enquête et les contacts avec les élus et les personnes étant venues consulter le dossier lors des permanences sont dans leur ensemble très favorables au projet. Quelques points particuliers ont été abordés, concernant en particulier l'autorisation au titre de la Loi sur l'Eau, dont les conséquences pourraient être préjudiciables à l'intérêt général en cas d'inondations consécutives à la réalisation des travaux. Les nuisances sonores restent la préoccupation majeure des riverains du projet, en particulier dans les secteurs urbains les plus rapprochés des nouvelles infrastructures.

Fait à Sévenans, le 21 octobre 2016

Gilles MAIRE
Commissaire enquêteur

