



**PRÉFET
DE LA RÉGION
BOURGOGNE
FRANCHE-COMTÉ**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

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

Affaire suivie par : Valentin WENDER
Service Transports – Mobilités
Département Maîtrise d'Ouvrage Routière
Tél : 03.39.59.65.33
Courriel : valentin.wender@developpement-durable.gouv.fr
STM/DMOAR 2023 - 31

Dijon, le 03/02/2023

Le chef de service adjoint Transports-Mobilités

à

Monsieur René MARTIN – Commissaire enquêteur
19A rue de Corcelles
71530 CHAMPFORGEUIL
Tél : 03.85.48.67.31
martinrene@hotmail.com

- Objet :** *RCEA – mise à 2x2 voies du tronçon Clermain – Sainte-Cécile de la RN 79 – Enquête publique – Demande d'autorisation au titre des articles L.214-1 à L.214-3 du code de l'environnement (loi sur l'eau)*
- Réf :** *Enquête DCL-BRENV-2022-332*
- P J :** *Synoptique PRO v0 en date du 31/08/2022
Courriel de l'office de tourisme de Cluny en date du 31/01/2023 relatif au détournement des GR 76 et 765*

Suite à l'enquête publique dans le cadre de la mise à 2x2 voies de la RCEA / RN79 sur le tronçon Clermain – Sainte-Cécile, du PR 56+375 au PR 59+500, enregistrée sous la référence DCL-BRENV 2022-332, vous nous avez remis un procès verbal le 26 janvier 2023. Vous invitez la DREAL BFC, pétitionnaire de cette demande, à apporter des éléments de réponse aux différentes sollicitations recueillies durant l'enquête publique qui s'est tenue du lundi 19 décembre 2022 au jeudi 19 janvier 2023 à 18h, et au procès-verbal dressé par vous-même.

Le présent courrier permet d'apporter les éléments de réponse du Maître d'ouvrage, la DREAL Bourgogne-Franche-Comté (BFC), aux observations et avis afin d'enrichir le rapport final du commissaire enquêteur.

1) Courrier de Monsieur André MOULINIER

« Désirerait connaître les dimensions prévues pour l'achat de son terrain, en cas de demande du Maître d'ouvrage.

Il voudrait avoir des éléments sur le déplacement et l'arrachage de sa clôture, ainsi que la remise en place des écoulements de sa maison. »

Cette demande n'est pas liée à la procédure d'autorisation objet de la présente enquête.

L'actuelle voie communale des Brosses se trouve en partie en lieu et place de la nouvelle chaussée de la RCEA. Du fait de cette contrainte spatiale, la largeur de la future voie communale des Brosses est limitée à 3,50 m. L'objectif du porteur de projet est d'élargir la largeur circulaire de la voie pour le confort des usagers et pour améliorer leur sécurité (meilleure visibilité sur courbe). Le porteur de projet a rencontré le requérant suite à ce courrier et a convenu avec lui d'acquiescer la partie de la parcelle proposée par le requérant (et qu'il a délimité par des piquets sur son terrain). Une acquisition complémentaire a été lancée par la DREAL BFC sur la parcelle de M. MOULINIER.

La clôture et la haie du requérant seront enlevées à la suite de l'acquisition. Le porteur de projet financera une clôture pour le requérant pour compenser la perte des fonctions de délimitation foncière et d'écran.

« Il voudrait savoir de quelle façon son habitation pourra être isolée des nuisances créées en raison du chantier. »

Concernant le bruit de l'infrastructure routière, les habitations des Brosses feront l'objet d'une protection acoustique à hauteur de 60 dB(A) en moyenne journalière, c'est-à-dire entre 6h et 22h, et à hauteur de 55 dB(A) en moyenne de nuit, c'est-à-dire entre 22h et 6h.

Comme il a été précisé lors de la réunion avec les élus de Sainte-Cécile du 29 novembre 2023, les lotissements des Brosses et du Rompay feront l'objet d'une protection acoustique collective via deux écrans en béton de bois de 200 mètres de long et 4 mètres de haut chacun, en crête du talus de la RCEA. La DREAL mandatera également un acousticien pour vérifier la conformité des niveaux acoustiques constatés après chantier avec les objectifs ci-dessus et proposera au besoin des mesures de protection individuelle complémentaires (isolation de façade, huisseries, etc.).

Concernant le bruit de chantier, conformément à la réglementation et en particulier l'article R. 1336-7 du code de la santé publique, l'activité du chantier ne pourra pas occasionner une émergence supérieure à 5 dB(A) en période diurne (7h – 22h) et 3 dB(A) en période nocturne par rapport à l'état acoustique sans travaux, auxquelles il faut ajouter un terme correctif dépendant de la durée cumulée d'apparition du bruit particulier conformément aux dispositions suivantes :

Durée cumulée d'apparition du bruit particulier	Terme correctif en dB(A)
T ≤ 1 minute	6
1 minute < T ≤ 5 minutes	5
5 minutes < T ≤ 20 minutes	4
20 minutes < T ≤ 2 heures	3
2 heures < T ≤ 4 heures	2
4 heures < T ≤ 8 heures	1
T > 8 heures	0

Le maître d'ouvrage veillera au respect de la réglementation sur le bruit de chantier. En particulier :

- un dossier « Bruits de chantier » sera réalisé préalablement au démarrage des travaux. Ce dossier sera remis un mois après le démarrage de la période de préparation. Il sera ensuite transmis par le Maître d'Ouvrage un mois au moins avant le démarrage du chantier au Préfet du Département ainsi qu'aux communes de Mazille et de Sainte-Cécile ;
- les sites d'implantation des installations ainsi que des zones de dépôts ou de stockage des déchets seront le plus possible éloignés des habitations, et profiteront des obstacles existants ou naturels ;
- l'usage des avertisseurs sonores sera limité aux règles de sécurité sur chantier. Cette prescription sera d'autant plus importante au droit des hameaux isolés ;

- sauf impossibilité liée au maintien en exploitation de l'ouvrage autoroutier, les travaux les plus bruyants seront réalisés pendant les périodes les moins gênantes pour le voisinage ;
- les matériels et engins employés répondront aux dernières normes en vigueur ;
- les riverains seront informés des nuisances sonores engendrées par le chantier.

2) Courrier de Monsieur Bruno CHRISTOPHE

« Regrette que la lecture du dossier soit complexe pour un non initié. »

Le maître d'ouvrage a noté la remarque du requérant sur la difficulté de lecture du dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau pour un « non initié ». Le porteur de projet rappelle que le contenu du dossier est réglementé par les articles R. 181-13 et R. 214-32 du code de l'environnement et que le présent dossier respecte cette réglementation.

« Il demande que, dans le cadre du chantier, les camions ne pompent pas l'eau de la Grosne, comme cela s'est déjà produit, notamment en période de sécheresse maximale. Il se demande si la Grosne ne va pas devenir une rivière morte. »

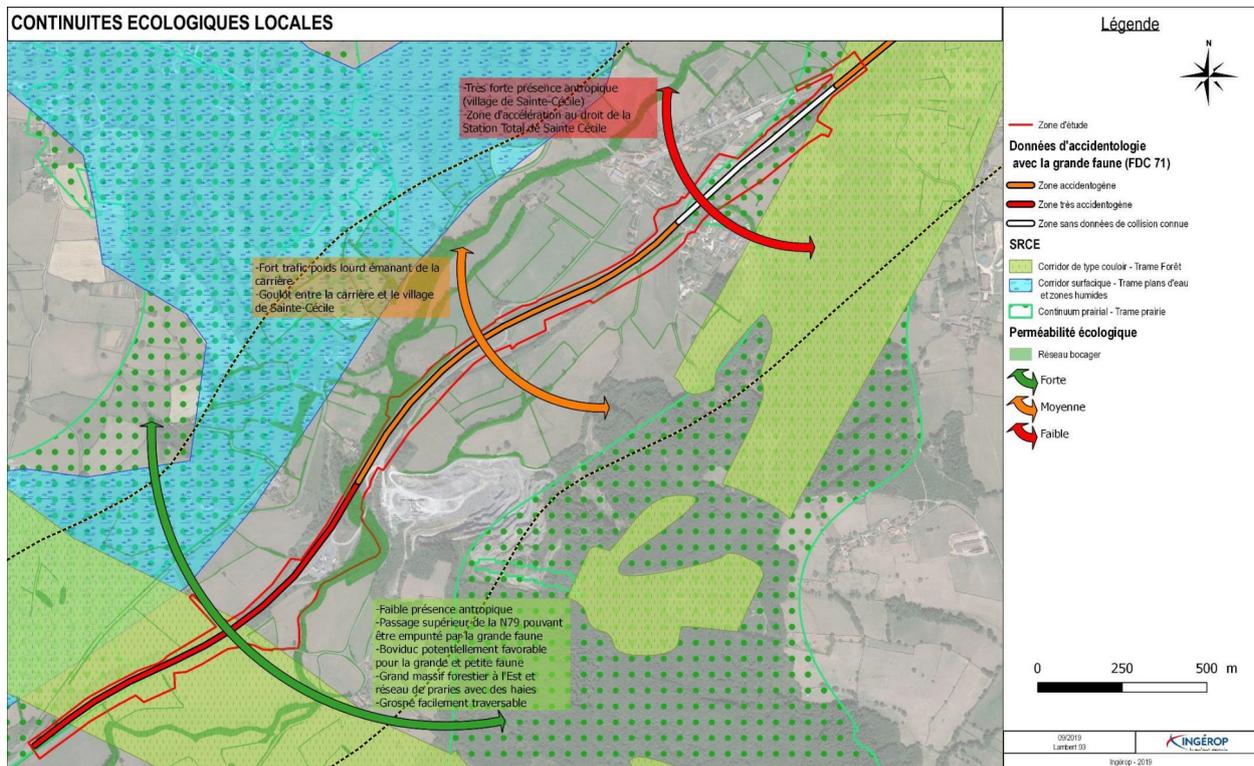
En phase chantier, il sera effectué un arrosage des pistes de chantier pour éviter l'envol de poussières qui serait néfaste à la fois pour les usagers de la route (mauvaise visibilité) et pour les riverains (obstruction des voies respiratoires et digestives). Cet arrosage se fera en priorité sur la base de prélèvements d'eau dans les bassins d'assainissement provisoire mis en place pour traiter les eaux ruisselant sur la zone de chantier. En cas d'insuffisance de la ressource en eau dans les bassins d'assainissement provisoire, un prélèvement dans les cours d'eau pourra être envisagé, sous réserve de la validation des services de la police de l'eau et dans le respect des obligations réglementaires, notamment de l'arrêté cadre du Préfet de département portant sur les mesures de préservation de la ressource en eau en période d'étiage.

« Il indique que les filets de protection posés tout au long de l'ouvrage n'ont aucune efficacité par rapport aux amphibiens et batraciens, car ils sont posés de façon discontinue et permettent aussi le passage des renards. »

Le maître d'ouvrage rappelle que la section objet de la présente enquête publique n'est pas clôturée à ce jour.

« Il indique que le boviduc n'est pas au bon endroit car il n'est pas au niveau des passages fréquents des animaux « sauvage ». »

Le maître d'ouvrage a fait réaliser une étude pour l'implantation de ce boviduc qui sera transformé en passage pour la faune. La conclusion de l'étude est que, sur la section objet de la présente enquête publique, le passage de la faune se fait préférentiellement en partie sud de l'opération, car la partie nord inclut la zone urbanisée de la commune de Sainte-Cécile (perméabilité écologique forte en vert et faible en rouge sur la carte ci-dessous). Cette conclusion a été étayée par des photographies de diverses espèces traversant la RCEA au droit du boviduc : renard roux, lièvre d'Europe, blaireau européen et chevreuil européen.



« Il indique qu'un engagement a été pris lors de la réunion de janvier 2022 sur la pose d'un grillage le long de Sainte-Cécile pour gérer les traversées d'animaux. »

Des clôtures à gibier seront bien posées au droit de la zone de chantier et au droit de la section de la RCEA objet de la présente enquête publique après doublement, conformément à l'engagement pris par la DREAL en janvier 2022. Elles seront doublées de clôtures à amphibiens avec des mailles plus fines (6,5 mm x 6,5 mm) qui empêchent la venue d'amphibiens et de la faune sur la zone de chantier et sur la voie express. Il s'agit d'une des principales mesures de réduction des impacts sur l'environnement prises par le maître d'ouvrage, en particulier sur la faune.

3) Courrier de Madame ALLARDET, Restaurant l'ETAPE à Naovur-sur-Grosne

« Mme ALLARDET signale la perte de visibilité de son restaurant en raison du mur anti-bruit. C'est pour elle, profondément dommageable. Elle demande que soit prise en compte l'installation d'un panneau visible depuis la RCEA pour indiquer son restaurant. »

Cette demande n'est pas liée à la procédure d'autorisation objet de la présente enquête et ne concerne que partiellement la section dite « Clermain - Sainte-Cécile ».

La requête concerne une affiche publicitaire visible depuis la route express à implanter hors agglomération.

Le maître d'ouvrage rappelle que l'article R. 418-7 du code de la route stipule :

« En agglomération, la publicité et les enseignes publicitaires et préenseignes visibles d'une autoroute ou d'une route express sont interdites, de part et d'autre de celle-ci, sur une largeur de 40 mètres mesurée à partir du bord extérieur de chaque chaussée. Toutefois, l'autorité investie du pouvoir de police peut les autoriser dans les limites et aux conditions qu'elle prescrit. »

Hors agglomération, la publicité et les enseignes publicitaires et préenseignes visibles d'une autoroute ou d'une route express sont interdites de part et d'autre de celle-ci, sur une largeur de 200 mètres mesurée à partir du bord extérieur de chaque chaussée. »

Au regard de ces contraintes réglementaires, il ne pourra malheureusement pas être donné suite à la demande de Madame ALLARDET d'implantation d'un panneau publicitaire visible depuis la RCEA.

4) Courrier de Madame Camille PETIT

« 1°) Sur les zones inondables au niveau des Belouzards : pour elle, l'atlas des zones inondables est trop ancien en raison des scénarios de changement climatique du GIEC. Les modélisations de 1997 auraient pour conséquence de bloquer complètement le hameau vis-à-vis de Sainte-Cécile. »

L'atlas des zones inondables est certes ancien mais cela reste l'une des rares sources documentaires relatives au risque d'inondation sur la zone de l'opération.

Le pétitionnaire rappelle que la prise en compte des scénarios demandés n'est pas réglementaire. En effet, l'article R. 214-1 du code de l'environnement stipule que « *le lit majeur du cours d'eau est la zone naturellement inondable par la plus forte crue connue ou par la crue centennale si celle-ci est supérieure* ». Dans le cas de la section objet de l'enquête publique, le plus forte crue connue est inférieure à la crue centennale ; le lit majeur de la Grosne correspond donc à la Q100. Conformément aux guides de conception, la modélisation des niveaux de crue décennale et centennale a été produite selon les recommandations du Guide Technique de l'Assainissement Routier (Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes, 2006), c'est-à-dire via la comparaison de résultats issus des méthodes Crupédix, rationnelle, des transferts et SHYREG. L'analyse produite a été validée par les services techniques de la police de l'eau.

Il y a une confusion sur la date des modélisations. Il est rappelé que le porteur de projet a complété la modélisation de l'atlas des zones inondables d'une seconde modélisation, beaucoup plus précise, qui prenait en compte un relevé topographique précis de la zone ainsi que la pluviométrie au droit de la station météorologique de Jalogny, soit à 2 kilomètres de la zone d'opération. Le porteur de projet rappelle qu'il est rare de trouver une station météo aussi proche d'un projet d'aménagement, donc avec une telle précision. Les données météorologiques couvraient, entre autres, les années 2000 et le début des années 2010. Le maître d'ouvrage rappelle enfin qu'il n'a pris en compte que les zones inondables déterminées par cette seconde méthode pour le calcul des impacts du projet.

« Il est prévu une surface imperméabilisée de 3,06 ha, dont une bonne partie sur le secteur des Belouzards. »

La surface imperméabilisée est répartie équitablement entre les différentes sections du projet puisqu'elle correspond à la nouvelle chaussée de la RCEA qui doublera l'actuelle.

« La restauration d'une zone humide de 3,06 ha bien en aval du secteur des Belouzards laisse craindre des inondations accrues en amont qui ne seront absorbées que faiblement par les bassins de rétention BR1 et BR3. »

Il y a une confusion entre la restauration de zone humide et l'artificialisation des sols liée à la création d'une nouvelle infrastructure routière. La restauration de zone humide ne rendra pas le site imperméable. La restauration de la zone humide s'accompagnera d'ailleurs d'un décaissement de zone inondable qui a pour effet de diminuer le niveau d'eau des différentes crues (décennale et centennale).

Il y a également une confusion dans le rôle des bassins de rétention. En effet, ces derniers n'ont pas pour rôle d'« absorber » les inondations. Les bassins ont pour rôle de traiter par décantation les pollutions captées par les eaux ruisselant sur la route : pollutions chroniques (gomme de pneumatiques, particules de frein) et pollutions accidentelles (déversement de produits néfastes à l'environnement). Les bassins ont aussi pour rôle de réguler le débit d'eau assainie rejeté par l'infrastructure routière pour compenser l'artificialisation des sols, car l'eau ruisselle plus vite sur un sol imperméabilisé qu'un sol naturel. La baisse du niveau de crue est réalisée par le biais de décaissement dans les zones inondables.

« Elle regrette la phrase du dossier « l'incidence des nouvelles surfaces imperméabilisées reste faible au regard du contexte rural à faible enjeu. » »

Le porteur de projet reconnaît que la phrase est maladroite.

« L'agrandissement prévu de la station-service de Mazille aurait un impact important sur l'imperméabilisation des sols et donc des inondations. »

Le porteur de projet rappelle que l'agrandissement de la station-service de Mazille n'est pas prévue dans le projet objet de la présente enquête, comme il l'avait précisé lors de la réunion du 18 janvier 2022 à la salle des fêtes de Sainte-Cécile.

« En définitive, elle souhaite que des modélisations prenant en compte les scénarios probabilistes 90 % et 50 % du GIEC soient testés ainsi qu'un scénario avec une augmentation de l'imperméabilisation sur l'impluvium BR1 afin de choisir des propositions adéquates pour ne pas nuire à des tiers en raison des inondations. »

Le pétitionnaire rappelle que la prise en compte des scénarios demandés n'est pas réglementaire. En effet, l'article R. 214-1 du code de l'environnement stipule que « le lit majeur du cours d'eau est la zone naturellement inondable par la plus forte crue connue ou par la crue centennale si celle-ci est supérieure ». Dans le cas de la section objet de l'enquête publique, le plus forte crue connue est inférieure à la crue centennale ; le lit majeur de la Grosne correspond donc à la Q100. Conformément aux guides de conception, la modélisation des niveaux de crue décennale et centennale a été produite selon les recommandations du Guide Technique de l'Assainissement Routier (Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes, 2006), c'est-à-dire via la comparaison de résultats issus des méthodes Crupédix, rationnelle, des transferts et SHYREG. L'analyse produite a été validée par les services techniques de la police de l'eau.

Il rappelle également que l'augmentation de l'imperméabilisation induite par le projet a bien été prise en compte dans l'impluvium BR1 conformément à la réglementation technique (Guide Technique de l'Assainissement Routier, SETRA, 2006).

« 2°) sur la pollution de l'eau : elle demande une vigilance accrue sur la qualité et le respect des normes et de l'utilisation de l'assainissement de la station-service de Mazille »

Le pétitionnaire rappelle que les rejets de la station service de Mazille sont soumis à la réglementation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) au sens du code de l'Environnement dans son article L. 511-1. Cette réglementation spécifique fait l'objet d'un suivi et d'un contrôle réguliers par les inspecteurs de l'environnement.

« 3°) sur la pollution sonore : les quartiers des Belouzards, des Mouilles et le moulin de la Roche accumulent les nuisances sonores, entre l'agrandissement de la carrière et le chantier RCEA. Elle demande que cette pollution sonore dans sa globalité soit anticipée et que des mesures d'atténuation les plus fortes possibles soient prévues. »

Cette demande n'est pas liée à la procédure d'autorisation objet de la présente enquête.

Le pétitionnaire rappelle que le bruit global, incluant celui venant de la carrière de Sainte-Cécile et celui venant de l'aire de Mazille comme celui venant de la RCEA, a été pris en compte dans les modélisations de l'état après travaux, puisqu'il a servi au calage du modèle de bruit, et ce, suivant la réglementation.

« 4°) sur la photographie générale des travaux : la photographie synoptique PRO-V0 du 31/08/2022 n'est pas disponible dans le dossier d'enquête : elle le regrette car ne permettait pas au public de vérifier la courbe du virage du VC2 au niveau de la carrière. »

Cette demande n'est pas liée à la procédure d'autorisation objet de la présente enquête.

Le plan synoptique PRO-V0 du 31/08/2022 n'était en effet pas encore réalisé à la date du dépôt du dossier pour instruction (01/08/2022). Il est joint en annexe au présent courrier.

« 5°) sur les accès pendant les travaux : elle demande toutes les informations sur les dates de coupure des accès aux hameaux concernés et leurs déviations. »

Cette demande n'est pas liée à la procédure d'autorisation objet de la présente enquête.

Le pétitionnaire organisera une réunion publique avant le lancement des travaux pour informer les riverains des coupures des voies pendant les travaux et des déviations résultantes. Ces éléments ne seront connus de façon certaine qu'après consultation des opérateurs économiques.

5) Courrier de Monsieur Gabriel MAXIME et Madame Marie-Claire Crisantemo

« 1°) Sur l'estimation des risques d'inondation eu égard aux estimations prévues par le GIEC et ils redoutent une pollution aux hydrocarbures de la Grosne venant de la carrière ainsi que de la station. »

Le pétitionnaire rappelle que la prise en compte des scénarios demandés n'est pas réglementaire. En effet, l'article R. 214-1 du code de l'environnement stipule que « *le lit majeur du cours d'eau est la zone naturellement inondable par la plus forte crue connue ou par la crue centennale si celle-ci est supérieure* ». Dans le cas de la section objet de l'enquête publique, le plus forte crue connue est inférieure à la crue centennale ; le lit majeur de la Grosne correspond donc à la Q100. Conformément aux guides de conception, la modélisation des niveaux de crue décennale et centennale a été produite selon les recommandations du Guide Technique de l'Assainissement Routier (Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes, 2006), c'est-à-dire via la comparaison de résultats issus des méthodes Crupédix, rationnelle, des transferts et SHYREG. L'analyse produite a été validée par les services techniques de la police de l'eau.

Le pétitionnaire rappelle que les rejets de la carrière et des stations services sont soumis à la réglementation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) au sens du code de l'Environnement dans son article L. 511-1. Cette réglementation spécifique fait l'objet d'un suivi et d'un contrôle réguliers par les inspecteurs de l'environnement.

« 2°) sur la station de Mazille, située juste en face de leur hameau, avec des bruits de klaxon, des machineries des camions frigorifiques et des risques accrus pour les rejets polluants dans la Grosne »

Cette remarque n'est pas liée à la procédure d'autorisation objet de la présente enquête.

Le pétitionnaire rappelle que le bruit global, incluant celui venant de la carrière de Sainte-Cécile et celui venant de l'aire de Mazille comme celui venant de la RCEA, a été pris en compte dans les modélisations de l'état après travaux, puisqu'il a servi au calage du modèle de bruit, et ce, suivant la réglementation (arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières).

« 3°) sur l'accès à la carrière avec un virage accentué et devenu dangereux en raison du non-respect fréquent du stop par les camions. Des enfants circulent à vélo sur ce chemin ; il y aura donc un risque accru d'accidents en raison de la visibilité amoindrie. »

Cette demande n'est pas liée à la procédure d'autorisation objet de la présente enquête.

Le pétitionnaire rappelle qu'il a conçu la reprise de la voirie communale, nécessaire pour dégager le route des emprises de la future RCEA, suivant les guides de conception du Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes (SETRA) relatifs à l'aménagement des routes principales avec une vitesse de référence de 50 km/h. La signalisation sera adaptée à l'allure et aux risques présents sur site.

« 4°) sur l'impact sur la faune et la flore et la biodiversité en regrettant que la zone de compensation ne soit prévue que sur la commune de Bray, à 20 km de Sainte-Cécile. »

Le maître d'ouvrage rappelle que les impacts du projet sur la faune et la flore ont été évités lorsque cela était possible, et, pour les impacts inévitables, ont été réduits et compensés de façon à supprimer in fine toute dégradation sur ces enjeux environnementaux.

La zone de compensation évoquée se situe à 13 kilomètres de l'opération, donc du lieu des impacts. Cette distance a été jugée acceptable par les services instructeurs spécialisés en environnement au vu de la portée de déplacement des espèces impactées, notamment les oiseaux.

6) Courrier de Monsieur Maël BASDEVANT

« Gestion de l'eau et des inondations : il manque la carte des zones humides comprises entre la carrière TMRC et le bourg de Sainte-Cécile. »

Cette section n'a pas été modélisée car trop éloignée du projet pour avoir une incidence sur celui-ci au titre des zones inondables. Les modélisations de la Grosne aux abords de la RCEA étaient suffisantes pour quantifier l'impact du projet sur les zones inondables existantes.

« La crue centennale lui apparaît quelque peu sous-estimée. Il demande que les scénarios probabilistes 50 % et 90 % du GIEC soient testés dans les modèles du GIEC, afin de retenir des propositions adaptées au minimum à la Q100 présentée pour ne pas nuire à des tiers en raison des inondations. »

Le pétitionnaire rappelle que la prise en compte des scénarios demandés n'est pas réglementaire. En effet, l'article R. 214-1 du code de l'environnement stipule que « le lit majeur du cours d'eau est la zone naturellement inondable par la plus forte crue connue ou par la crue centennale si celle-ci est supérieure ». Dans le cas de la section objet de l'enquête publique, la plus forte crue connue est inférieure à la crue centennale ; le lit majeur de la Grosne correspond donc à la Q100. Conformément aux guides de conception, la modélisation des niveaux de crue décennale et centennale a été produite selon les recommandations du Guide Technique de l'Assainissement Routier (Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes, 2006), c'est-à-dire via la comparaison de résultats issus des méthodes Crupédix, rationnelle, des transferts et SHYREG. L'analyse produite a été validée par les services techniques de la police de l'eau.

Il est rappelé que le porteur de projet a réalisé une modélisation très précise des zones inondables qui prenait en compte un relevé topographique précis au centimètre près de la zone ainsi que la pluviométrie au droit de la station météorologique de Jalogny, soit à 2 kilomètres du lieu d'opération. Le porteur de projet rappelle qu'il est rare de trouver une station météorologique aussi proche d'un projet d'aménagement, donc avec une telle précision. Les données météorologiques couvraient notamment les années 2000 et le début des années 2010.

« L'ilôt de sénescence prévu à Bray est trop éloigné de Sainte-Cécile. »

La zone de compensation évoquée se situe à 13 kilomètres de l'opération, donc du lieu des impacts. Cette distance a été jugée acceptable par les services instructeurs spécialisés en environnement au vu de la portée de déplacement des espèces impactées, notamment les oiseaux.

« Il propose que l'on rachète à la carrière ses bois acquis récemment. »

Cette demande n'est pas liée à la procédure d'autorisation objet de la présente enquête.

Le pétitionnaire rappelle ses acquisitions foncières doivent uniquement être destinées à la mise à 2x2 voies de la RCEA et ses aménagements connexes et respecter un principe de sobriété foncière.

« Concernant le devenir des environs de la station-service de Mazille : beaucoup de questions sur la préservation de la qualité de vie des habitants des hameaux situés non loin de la station-service. Problèmes à surveiller avec une grande attention concernant les rejets de la station-service dans son réseau d'assainissement et leur influence sur la qualité de l'eau. Les deux stations-services sont sources de bruits intolérables pour les riverains, avec notamment les camions frigorifiques qui tournent la nuit. »

Le pétitionnaire rappelle que les rejets des stations services sont soumis à la réglementation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) au sens du code de l'Environnement dans son article L. 511-1. Cette réglementation spécifique fait l'objet d'un suivi et d'un contrôle réguliers par les inspecteurs de l'environnement.

Le pétitionnaire rappelle que le bruit global, incluant celui venant de la carrière de Sainte-Cécile et celui venant de l'aire de Mazille comme celui venant de la RCEA, a été pris en compte dans les modélisations de l'état après travaux, puisqu'il a servi au calage du modèle de bruit, et ce, suivant la réglementation.

« Les plantations d'arbres prévues : les équidés étant largement présents dans la région, il faudra absolument veiller à ne pas planter des érables sycomores dangereux pour ces équidés. »

Le pétitionnaire remplacera les plantations d'érables sycomores prévues notamment au droit des zones de compensation par des plantations d'érables champêtres, inoffensifs pour les équidés. De même, le pétitionnaire exclura toute plantation d'érable négundo, eux aussi nocifs pour les équidés.

« Le chemin des Belouzards semble être dévoyé au niveau de la carrière dans un secteur à faible visibilité. Il semble que cette modification soit effectuée pour l'usage des camions sortant de la carrière. »

Cette demande n'est pas liée à la procédure d'autorisation objet de la présente enquête.

Le pétitionnaire rappelle qu'il a conçu la reprise de la voirie communale, nécessaire pour dégager le route des emprises de la future RCEA, suivant les guides de conception du Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes (SETRA) relatifs à l'aménagement des routes principales avec une vitesse de référence de 50 km/h. La signalisation sera adaptée à l'allure et aux risques présents sur site.

« Pendant les travaux, il faudra absolument que l'accès aux hameaux soit bien indiqué et surtout possible. »

Cette demande n'est pas liée à la procédure d'autorisation objet de la présente enquête.

Le maître d'ouvrage veillera à la correcte signalisation des déviations conformément à la réglementation en vigueur, ainsi qu'à la bonne information des riverains et usagers de la route.

« Les nuisances sonores actuelles pour les habitants des hameaux sont déjà démesurées, pesantes physiquement et psychologiquement. Il faut régler le problème avant le début des travaux et prévoir les mesures d'atténuation les plus fortes possibles. »

Le pétitionnaire rappelle que le traitement des nuisances sonores d'origine routière est une exigence réglementaire qui s'impose à tout projet d'aménagement sur le réseau routier national. Il rappelle qu'il a suivi les stipulations de l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières.

La modélisation de l'état initial a été réalisée sur la base d'un relevé topographique précis et a été calée sur les mesures de bruit réalisés in situ, notamment au hameau des Belouzards. Les modélisations de trafic à horizon de mise en service + 20 ans (2045) ont pris en compte une augmentation du trafic de 44 % et ont servi de base pour les mesures de protections collectives (du type écrans acoustiques) ou individuelles (du type isolations de façade, des huisseries, etc.). Il ressort des modélisations qu'aucune habitation des Belouzards ne dépassera les seuils admissibles à l'horizon de modélisation. La DREAL mandatera un acousticien pour vérifier la conformité des niveaux acoustiques constatés après chantier avec les objectifs ci-dessus et proposera au besoin des mesures de protection individuelle complémentaires (isolations de façade, huisseries, etc.).

Le pétitionnaire rappelle que le bruit global, incluant celui venant de la carrière de Sainte-Cécile et celui venant de l'aire de Mazille comme celui venant de la RCEA, a été pris en compte dans les modélisations de l'état après travaux, puisqu'il a servi au calage du modèle de bruit et ce suivant la réglementation.

« Le pont supérieur dit « des Bélouzards » : il souhaite que des haies doublées de clôtures soient installées de part et d'autre du pont avec une occultation à la base des rambardes du pont pour ne pas effrayer les animaux. »

Des haies doublées de clôtures seront installées de part et d'autre du pont (en « rive »), comme cela est indiqué dans le dossier de dérogation au titre des espèces protégées.

« L'engrillagement de la RCEA : il est, selon lui, indispensable en raison du nombre de collisions avec les animaux. Ce grillage doit courir « a minima » du col du Bois Clair et se poursuivre jusqu'à Charolles où l'autre portion est déjà grillagée. »

Cette demande n'est pas liée à la procédure d'autorisation objet de la présente enquête.

Des clôtures à gibier seront posées au droit de la zone de chantier et au droit de la section de la RCEA objet de la présente enquête publique après doublement, conformément à l'engagement pris par la DREAL en janvier 2022. Elles seront doublées de clôtures à amphibiens avec des mailles plus fines (6,5 mm x 6,5 mm) qui empêchent la venue d'amphibiens et de la faune sur la zone de chantier et sur la voie expresse. Il s'agit d'une des principales mesures de réduction des impacts sur l'environnement, et en particulier la faune, prises par le maître d'ouvrage.

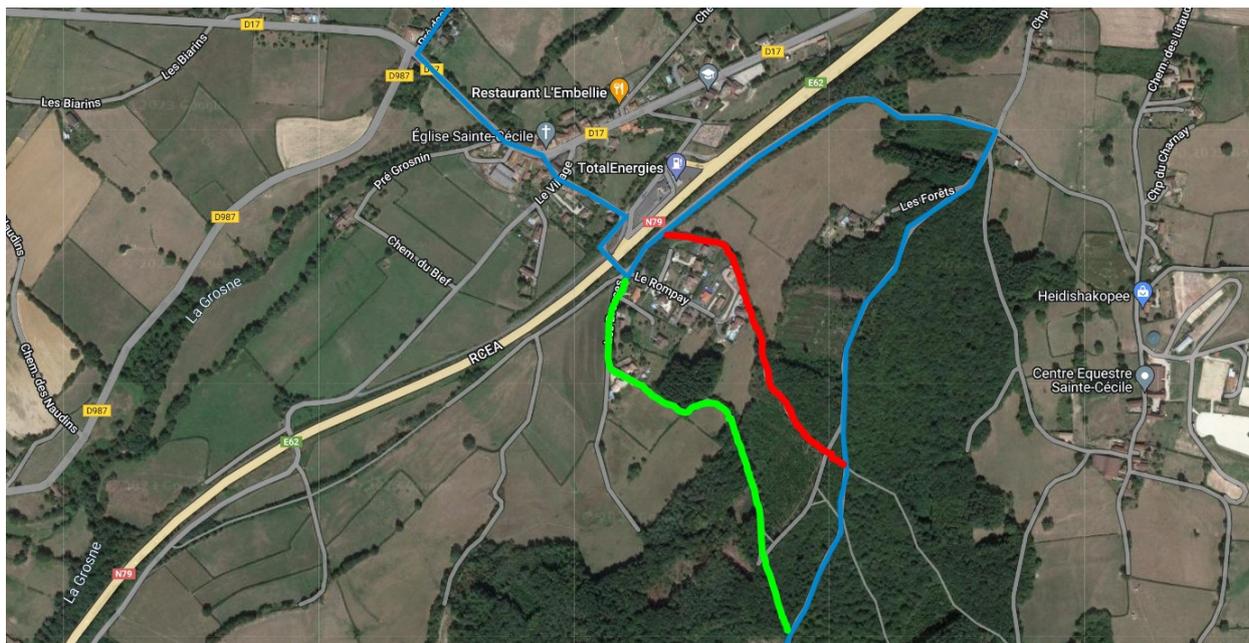
La section actuellement en travaux au niveau de Navour-sur-Grosne sera également clôturée selon le même principe dans le cadre des travaux de mise à 2x2 voies. La section entre La Fourche et le Col des Vaux fera également l'objet d'un traitement similaire dans le cadre des travaux de mise à 2x2 voies qui seront lancés prochainement.

7) Courriers de Madame Danièle MYARD

« Le chemin de randonnée GR 76 va être impacté par le chantier : il s'agit du chemin rural entre le Rompay et le chemin des forêts (en haut des Mollards). Elle indique un chemin alternatif pendant les travaux sur une carte « geoportail » jointe. Quid de la prise en charge du fléchage du chemin ? »

Cette demande n'est pas liée à la procédure d'autorisation objet de la présente enquête.

Le porteur a bien noté l'incidence des travaux sur le chemin de randonnée GR 76, dont le tracé est d'ailleurs commun au GR 765 faisant partie des chemins de Saint-Jacques-de-Compostelle. Il a proposé un autre itinéraire de déviation (en vert ci-dessous) des GR 76 et 765 (en bleu ci-dessous), car l'itinéraire proposé par la requérante (en rouge) ne sera pas praticable pendant les travaux. En effet, son extrémité nord traversera la zone de chantier ; la zone verte sera elle toujours accessible.



La proposition verte faite par le porteur de projet a été acceptée par la mairie de Sainte-Cécile : elle se trouve intégralement dans le domaine public communal et n'est pas obstruée par une barrière, un portail ou une clôture. Le porteur de projet s'est rapproché de l'office de tourisme de Cluny qui a également approuvé la solution. Ce courriel d'approbation est joint au présent courrier. Une réunion est prévue courant février 2023 pour organiser le balisage de la déviation.

« Quant à un itinéraire alternatif pour l'exploitant agricole des Bélouzards, elle demande s'il pourrait passer sur le chemin de la Mire et des Rigauds malgré l'étroitesse de ce chemin. »

Cette demande n'est pas liée à la procédure d'autorisation objet de la présente enquête.

Le porteur de projet rappelle qu'il avait déjà fait cette proposition à la requérante et n'y voit donc pas d'objection.

Le maître d'ouvrage veillera à la correcte signalisation des déviations conformément à la réglementation en vigueur, ainsi qu'à la bonne information des riverains et usagers de la route.

« Concernant la gestion de l'eau et des inondations : il faudrait faire figurer le parcellaire cadastral sur les zones inondables pour que les riverains puissent se rendre [compte] des problèmes éventuels. Il manque la carte dans la zone comprise entre la carrière TMC et le bourg de Sainte-Cécile. Le chemin du bief est inutilisable en cas de crues dépassant la limite Z10. Elle rappelle le cheminement intolérable des habitants des Bélouzards en cas de crues. La zone inondable indiquée page 36 est largement sous-estimée. Le dossier indique « en amont, la zone inondable s'étend en rive droite dans un champ jusqu'au chemin, voire quelque peu au-delà dans le cas d'une crue centennale. Cela paraît largement sous-dimensionné. »

La zone comprise entre la carrière et le bourg de Sainte-Cécile n'a pas été modélisée car trop éloignée du projet pour avoir une incidence sur celui-ci au titre des zones inondables.

Les modélisations de la Grosne aux abords de la RCEA étaient suffisantes pour quantifier l'impact du projet sur les zones inondables existantes. Il est rappelé que le porteur de projet a réalisé une modélisation très précise des zones inondables qui prenait en compte un relevé topographique précis au centimètre près de la zone ainsi que la pluviométrie au droit de la station météorologique de Jalogny, soit à 2 kilomètres du lieu d'opération. Le porteur de projet rappelle qu'il est rare de trouver une station météorologique aussi proche d'un projet d'aménagement, donc avec une telle précision. Les données météorologiques couvraient entre autres les années 2000 et le début des années 2010. La modélisation effectuée par le porteur de projet est conforme à la réglementation et a été validée par les services de la police de l'eau.

« Une autre affirmation malheureuse dans le dossier « au regard du contexte « rural à faibles enjeux » ». »

Le porteur de projet reconnaît que la phrase est malheureuse.

« La compensation au lieu-dit « les Rigons » laisse craindre des inondations accrues en amont, sur Sainte-Cécile, Mazille et Clermain. »

Il y a une confusion entre la restauration de zone humide et le remblai de zones inondables dans le cadre d'une infrastructure routière. La restauration de zone humide ne consistera pas dans le remblaiement du site mais dans la suppression de drains végétaux pour rendre le caractère humide qu'avait auparavant le sol hygrophile. La restauration de la zone humide s'accompagnera d'ailleurs d'un décaissement de zone inondable qui a pour effet de diminuer le niveau d'eau des différentes crues (décennale et centennale).

« L'augmentation des débits de fuite des bassins de rétention BR1 et BR3 laisse craindre des inondations, de la pollution, sur les zones inondées. »

Il y a également une confusion dans le rôle des bassins de rétention. En effet, ces derniers n'ont pas pour rôle d'« absorber » les inondations. Les bassins ont pour rôle de traiter par décantation les pollutions captées par les eaux ruisselant sur la route : pollutions chroniques (gomme de pneumatiques, particules de frein) et pollutions accidentelles (déversement de produits néfastes à l'environnement). Les bassins ont aussi pour rôle de réguler le débit des eaux assainies rejeté par l'infrastructure routière pour compenser l'artificialisation des sols, car l'eau ruisselle plus vite sur un sol imperméabilisé qu'un sol naturel.

« Elle demande que les scénarios probabilistes 50 % et 90 % du GIEC soient testés dans les modèles étudiés afin de retenir les propositions adaptées au minimum à la Q100 présentée pour ne pas nuire à des tiers. »

Le pétitionnaire rappelle que la prise en compte des scénarios demandés n'est pas réglementaire. En effet, l'article R. 214-1 du code de l'environnement stipule que « le lit majeur du cours d'eau est la zone naturellement inondable par la plus forte crue connue ou par la crue centennale si celle-ci est supérieure ». Dans le cas de la section objet de l'enquête publique, le plus forte crue connue est inférieure à la crue centennale ; le lit majeur de la Grosne correspond donc à la Q100. Conformément aux guides de conception, la modélisation des niveaux de crue décennale et centennale a été produite selon les recommandations du Guide Technique de l'Assainissement Routier (Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes,

2006), c'est-à-dire via la comparaison de résultats issus des méthodes Crupédix, rationnelle, des transferts et SHYREG. L'analyse produite a été validée par les services techniques de la police de l'eau.

Le porteur de projet a bien modélisé et supprimé l'impact sur le niveau de crue centennale, conformément à la réglementation.

« Concernant les compensations : l'îlot de sénescence prévu à Bray est beaucoup trop éloigné par rapport aux communes concernées. »

La zone de compensation évoquée se situe à 13 kilomètres de l'opération, donc du lieu des impacts. Cette distance a été jugée acceptable par les services instructeurs spécialisés en environnement au vu de la portée de déplacement des espèces impactées, notamment oiseaux.

« Concernant le devenir de la station-service de Mazille : deviendra-t-elle une aire de repos ? Avec tous les problèmes liés aux camions frigorifiques la nuit, ainsi que les klaxons et le bruit des camions. »

Cette remarque n'est pas liée à la procédure d'autorisation objet de la présente enquête.

Il n'est pas prévu de faire de l'aire de Mazille une aire de repos.

« Il faudra surveiller la qualité des rejets de la station dans son assainissement. »

Le pétitionnaire rappelle que les rejets de la station service sont soumis à la réglementation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) au sens du code de l'Environnement dans son article L. 511-1. Cette réglementation spécifique fait l'objet d'un suivi et d'un contrôle réguliers par les inspecteurs de l'environnement.

« Ne pourrait-on pas demander aux stations-services de créer quelques branchements de bornes électriques pour les camions frigorifiques ? »

Cette remarque n'est pas liée à la procédure d'autorisation objet de la présente enquête.

Une réflexion est en cours par l'exploitant de la RCEA (DIR Centre-Est) pour mettre en place des bornes de recharge électrique sur les stations services. Ce point ne relève pas du porteur de projet.

« Concernant les plantations d'arbres pour les zones de compensation : il faut interdire la plantation d'érables sycomores et negundo dans les zones de compensation en raison de la dangerosité pour les équidés. »

Le pétitionnaire remplacera les plantations d'érables sycomores prévues par des plantations d'érables champêtres, inoffensifs pour les équidés. De même, le pétitionnaire exclura toute plantation d'érable négundo, eux aussi nocifs pour les équidés.

« Concernant la photographie générale en annexe des dossiers : la commune n'a pas donné son accord pour la modification du chemin VC2. Ce chemin se trouve dans une zone où vont se croiser les habitants des Bélouzards et les camions de la carrière TRMC. »

Le porteur de projet présentera l'aménagement prévu au droit de la carrière à la commune de Sainte-Cécile pour approbation. Le pétitionnaire rappelle qu'il a conçu la reprise de la voirie communale, nécessaire pour dégager le route des emprises de la future RCEA, suivant les guides de conception du Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes (SETRA) relatifs à l'aménagement des routes principales avec une vitesse de référence de 50 km/h. La signalisation sera adaptée à l'allure et aux risques présents sur site.

« Concernant l'accès aux Bélouzards pendant les travaux : le chemin VC2 devrait être fermé pendant neuf mois, à cause des travaux. Il est demandé à la DREAL de se charger des indications, fléchages, etc., pour les camions de livraison divers, les camions de collecte des ordures ménagères, aux pompiers, via les bretelles d'accès à la carrière TRMC, ainsi que pour les parcelles agricoles concernées. »

Cette demande n'est pas liée à la procédure d'autorisation objet de la présente enquête.

Le maître d'ouvrage veillera à la correcte signalisation des déviations conformément à la réglementation en vigueur. Il informera les usagers et services de secours en amont des fermetures d'accès, notamment à l'occasion d'une réunion publique d'information préalablement au démarrage des travaux.

« Concernant le bruit et les mesures de niveau sonore : il faut anticiper et prévoir les mesures d'atténuation les plus fortes possibles au niveau de la future route, en prenant compte les effets sonores individuels du hameau lorsqu'ils surviennent et non pas des moyennes. »

Le pétitionnaire se permet de rappeler que cette demande est une exigence réglementaire qui s'impose à tout projet d'aménagement. Il rappelle qu'il a suivi les stipulations de l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières.

La modélisation de l'état initial a été réalisée sur la base d'un relevé topographique précis et a été calée sur les mesures de bruit réalisés in situ, notamment au hameau des Belouzards. Les modélisations de trafic à horizon mise en service + 20 ans (2045) ont pris en compte une augmentation du trafic de 44 % et ont servi de base pour les mesures de protections collectives (du type écrans acoustiques) ou individuelles (du type isolation de façade, des huisseries, etc.). Il ressort des modélisations qu'aucune habitation des Belouzards ne dépassera les seuils admissibles à l'horizon de modélisation. La DREAL mandatera un acousticien pour vérifier la conformité des niveaux acoustiques constatés après chantier avec les objectifs ci-dessus et proposera au besoin des mesures de protection individuelle complémentaires (isolation de façade, huisseries, etc.).

Le pétitionnaire rappelle que le bruit global, incluant celui venant de la carrière de Sainte-Cécile et celui venant de l'aire de Mazille comme celui venant de la RCEA, a été pris en compte dans les modélisations de l'état après travaux, puisqu'il a servi au calage du modèle de bruit, et ce, suivant la réglementation.

Le porteur de projet rappelle enfin que les modélisations acoustiques prennent en compte des moyennes de niveau de bruit sur la journée (6h-22h) et de nuit (22h-6h) et non sur 24 heures complètes.

« Concernant les abords du pont supérieur des Bélouzards : elle demande que des haies pérennes et doublées de clôtures soient installées de part et d'autre du pont, ainsi que des bardages en bas de clôture, afin d'éviter d'effaroucher les animaux. »

Des haies doublées de clôtures seront installées de part et d'autre du pont (en « rive »), comme cela est indiqué dans le dossier de dérogation au titre des espèces protégées.

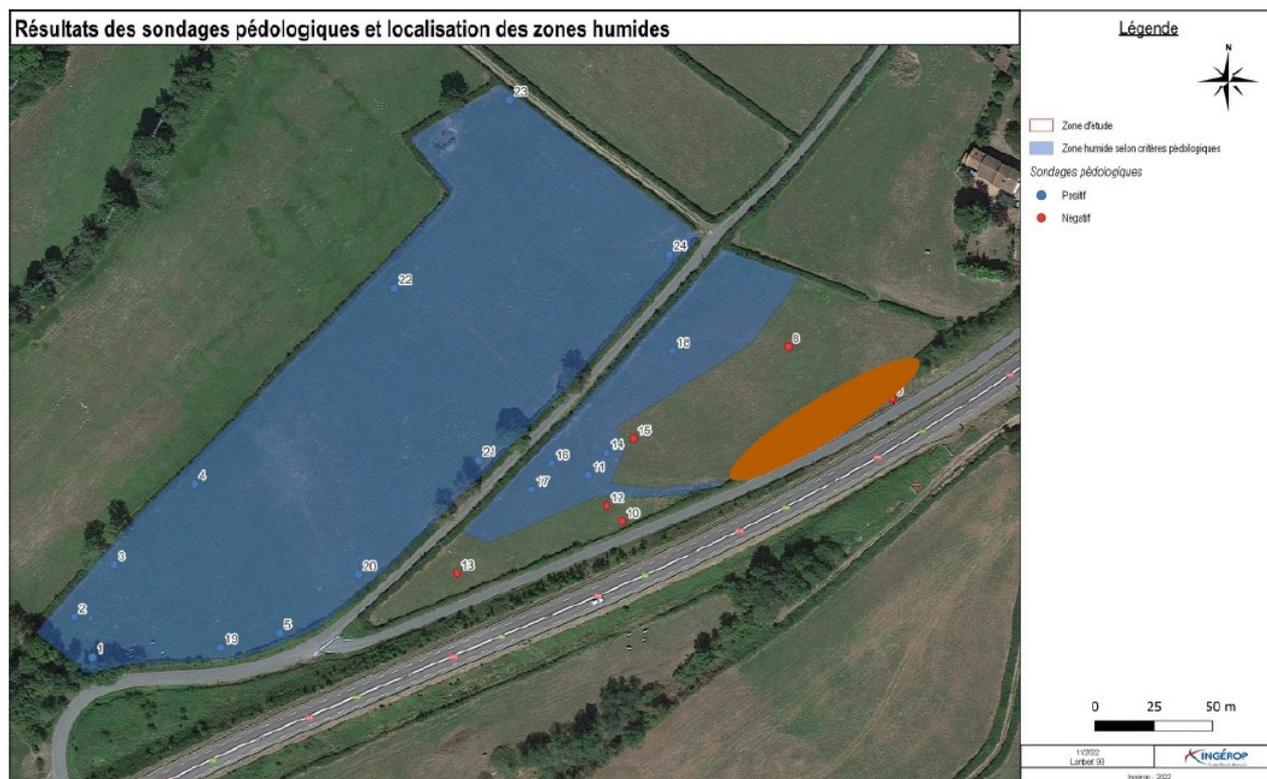
8) Courrier de Monsieur Jean-Claude VOUILLON

« Demande que le merlon anti-bruit soit prolongé au niveau de la carrière, à cause du bruit, son habitation étant très proche des travaux. »

Cette demande n'est pas liée à la procédure d'autorisation objet de la présente enquête.

Le porteur de projet a proposé la prolongation sur 100 mètres du merlon protégeant le bourg de Sainte-Cécile à la commune (en brun ci-dessous). Le prolongement du merlon s'arrêtera en extrémité est de la zone humide (en bleu) présente au niveau de la parcelle D571 à Sainte-Cécile.

Merlons acoustiques sud



Le merlon aura les mêmes caractéristiques que celui existant actuellement le long de la voie privée du carrier. La réalisation de ce merlon reste conditionnée à l'acquisition des terrains nécessaires à l'érection du merlon.

9) Courrier de Monsieur Michel DESPORTES

« Il signale une erreur du rédacteur du projet « INGEROP » sur la qualité et l'origine des truites FARIO. »

Le maître d'ouvrage procèdera aux vérifications mais il rappelle que les modifications et compléments à apporter n'impacteront pas la nature du projet.

10) Courrier de l'association de protection de la vallée de la Noue (APVLC-APVN)

« Elle considère que le dossier réalisé par INGEROP est tout à fait adapté à ceux qui ont participé aux discussions avec la DREAL, mais difficile à comprendre pour le public. »

Le maître d'ouvrage a noté la remarque sur la difficulté de lecture du dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau pour un public non expert. Le porteur de projet rappelle que le contenu du dossier est réglementé par les articles R. 181-13 et R. 214-32 du code de l'environnement et que le présent dossier respecte cette réglementation.

« Le tableau récapitulatif des résultats « décibels » en comparaison avec les résultats « DREAL / CEREMA » montre quelques différences notamment sur le bourg et sur les Bélouzards. Les associations seront vigilantes sur les mesures de décibels notamment sur les sites des Bélouzards, des Mouilles et des Roches. »

Cette demande n'est pas liée à la procédure d'autorisation objet de la présente enquête.

Ce point avait été abordé lors de la réunion entre les associations APVLC et APVN et le porteur de projet du 16 février 2022 et expliqué par des différences méthodologiques. Le porteur de projet rappelle qu'il suit la

méthode imposée par la réglementation, à savoir l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières.

Comme le souligne l'APVLC-APVN dans son courrier, les estimations de la DREAL sont davantage favorables à la protection des riverains : « *Les prévisions des augmentations d'expositions aux décibels en 2040-2045 sont comprises entre +3 et +5 par rapport aux décibels actuels pour l'APVLC et l'APVN. Celles-ci sont généralement de +5 pour la DREAL* ».

« *Hydraulique : si la DREAL a prévu des marges de sécurité assez larges, on peut se poser la question des épisodes pluvieux qui échapperaient aux prévisions.* »

Le pétitionnaire rappelle que la prise en compte des scénarios demandés n'est pas réglementaire. En effet, l'article R. 214-1 du code de l'environnement stipule que « *le lit majeur du cours d'eau est la zone naturellement inondable par la plus forte crue connue ou par la crue centennale si celle-ci est supérieure* ». Dans le cas de la section objet de l'enquête publique, le plus forte crue connue est inférieure à la crue centennale ; le lit majeur de la Grosne correspond donc à la Q100. Conformément aux guides de conception, la modélisation des niveaux de crue décennale et centennale a été produite selon les recommandations du Guide Technique de l'Assainissement Routier (Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes, 2006), c'est-à-dire via la comparaison de résultats issus des méthodes Crupédix, rationnelle, des transferts et SHYREG. L'analyse produite a été validée par les services techniques de la police de l'eau.

« *Des habitants ont signalé des risques de débordement pour les bassins de rétention BR1 et BR3.* »

Il y a confusion sur le débordement des bassins. Il est bien prévu une surverse des bassins de rétention dans le cadre de pluies abondantes (d'une période de retour strictement supérieure à 10 ans). Ce mode de fonctionnement est prévu par la réglementation technique via le guide technique de l'assainissement routier (SETRA, 2006) et permet un équilibre entre préservation de la ressource en eau, sobriété foncière et limitation des impacts sur les milieux accueils des futurs bassins.

« *Au niveau écologique, des points positifs : les aspects faune, flore et habitats sont traités de manière approfondie et le maintien de passages sous la route est très positif pour la faune.* »

Cette remarque n'appelle pas de commentaire.

« *Les liens avec les activités agricoles : Les enjeux agricoles ne sont pas suffisamment soulignés. Les étés de sécheresse augmentent la vulnérabilité des éleveurs.* »

Cette demande n'est pas liée à la procédure d'autorisation objet de la présente enquête.

Le pétitionnaire rappelle que les impacts sur les milieux agricoles ne sont pas à traiter dans le cadre d'un dossier d'autorisation relatif à la loi sur l'eau et renvoie aux articles R. 181-13 et R. 214-32 du code de l'environnement. Les impacts sur le monde agricole sont en revanche détaillés via la présentation des impacts sur les milieux dans le dossier de demande de dérogation au titre des espèces protégées, annexé au dossier objet de la présente enquête.

« *Des dessertes couperont certaines prairies à l'eau de la Grosne pour l'abreuvement des animaux et les passages sous la route permettront-ils aux agriculteurs d'utiliser leurs engins agricoles ?* »

Cette demande n'est pas liée à la procédure d'autorisation objet de la présente enquête.

Le porteur de projet confirme que les agriculteurs pourront utiliser leurs engins agricoles dans les passages sous la voie expresse.

« *Il existe des parcelles en « BIO » non loin des stations-service, la surveillance de la pollution sera donc très important.* »

Le pétitionnaire rappelle que les rejets des stations services sont soumis à la réglementation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) au sens du code de l'Environnement

dans son article L. 511-1. Cette réglementation spécifique fait l'objet d'un suivi et d'un contrôle réguliers par les inspecteurs de l'environnement.

« Compensations : la stratégie d'évitement et réduction des impacts ainsi que la restauration des zones humides semble avoir été suivie, mais on peut s'étonner que les surfaces de compensation soient si loin en aval du projet, notamment en ce qui concerne Brandon-Clermain. »

La remarque d'éloignement ne concerne pas la section objet de la présente enquête publique.

« La plantation de grands arbres sur les surfaces de compensation sont-elles pertinentes ? »

Les mesures de compensation ont fait l'objet d'une conception écologique soignée par un écologue expert en environnement. La mesure de compensation au titre des zones humides évoquée consiste la suppression des drains naturels liés à une peupleraie et au remplacement des peupliers par une aulnaie-frênaie. Cette modification floristique est à même de rendre le caractère humide à la zone.

« L'accès aux Bélouzards pendant les travaux : il y aura une coupure de neuf mois pour l'accès aux Bélouzards à partir de Sainte-Cécile et l'accès à partir de Clermain est inadapté et souvent dangereux. »

Cette demande n'est pas liée à la procédure d'autorisation objet de la présente enquête.

Le pétitionnaire rappelle qu'il restera possible pour les véhicules dont le poids total roulant autorisé est inférieur à 4 tonnes d'emprunter une déviation via la Route Départementale 987 puis le chemin rural des Belouzards. Pour les poids lourds la voie d'accès aux Bélouzards par le sud restera la seule accessible pendant les neuf mois de fermeture du pont de la voirie communale n°2.

« Les stations TOTAL et la carrière sont sources d'importantes nuisances : le projet manque de précisions notamment sur l'agrandissement du parking de la station TOTAL. »

Le porteur de projet rappelle que l'agrandissement de la station-service de Mazille n'est pas prévue dans le projet objet de la présente enquête, comme il l'avait précisé lors de la réunion du 18 janvier 2022 à la salle des fêtes de Sainte-Cécile.

« La station de Sainte-Cécile se trouve dans une zone très habitée et celle de Mazille conditionnera l'exposition des Bélouzards aux bruits. »

Le pétitionnaire rappelle que le traitement des nuisances sonores d'origine routière est une exigence réglementaire qui s'impose à tout projet d'aménagement sur le réseau routier national. Il rappelle qu'il a suivi les stipulations de l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières.

La modélisation de l'état initial a été réalisée sur la base d'un relevé topographique précis et a été calée sur les mesures de bruit réalisés in situ, notamment au hameau des Belouzards. Les modélisations de trafic à horizon mise en service + 20 ans (2045) ont pris en compte une augmentation du trafic de 44 % et ont servi de base pour les mesures de protections collectives (du type écrans acoustiques) ou individuelles (du type isolation de façade, des huisseries, etc.). Il ressort des modélisations qu'aucune habitation des Belouzards ne dépassera les seuils admissibles à l'horizon de modélisation. La DREAL mandatera un acousticien pour vérifier la conformité des niveaux acoustiques constatés après chantier avec les objectifs ci-dessus et proposera au besoin des mesures de protection individuelle complémentaires (isolation de façade, huisseries, etc.).

Le pétitionnaire rappelle que le bruit global, incluant celui venant de la carrière de Sainte-Cécile et celui venant de l'aire de Mazille comme celui venant de la RCEA, a été pris en compte dans les modélisations de l'état après travaux, puisqu'il a servi au calage du modèle de bruit, et ce suivant la réglementation.

11) Observations du commissaire enquêteur

« Les habitants des Bélouzards redoutent l'arrivée du chantier en ayant une grande peur des nuisances induites. Les stations-services de Mazille et Sainte-Cécile en sont des éléments importants qu'il faudra étudier et prendre en compte. »

Le bruit induit par la nouvelle route avec les camions est, selon eux, intolérable et doit être étudié sérieusement pour que les protections contre le bruit soient le plus efficaces possibles, en tenant compte que le bruit ne se propage pas en ligne droite et qu'il peut donc y avoir des différences de perception, notamment sur les pentes des Bélouzards.

[...]

Une étude acoustique a été réalisée au voisinage de la RCEA à Sainte-Cécile par l'association de protection du Val Lamartinien et du site de Cluny et l'association de protection de la vallée de la Noue. Il faudra suivre et vérifier les mesures au fur et à mesure de l'avancement du chantier. »

Le pétitionnaire rappelle que le traitement des nuisances sonores d'origine routière est une exigence réglementaire qui s'impose à tout projet d'aménagement sur le réseau routier national. Il rappelle qu'il a suivi les stipulations de l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières.

La modélisation de l'état initial a été réalisée sur la base d'un relevé topographique précis et a été calée sur les mesures de bruit réalisés in situ, notamment au hameau des Belouzards. Les modélisations de trafic à horizon mise en service + 20 ans (2045) ont pris en compte une augmentation du trafic de 44 % et ont servi de base pour les mesures de protections collectives (du type écrans acoustiques) ou individuelles (du type isolation de façade, des huisseries, etc.). Il ressort des modélisations qu'aucune habitation des Belouzards ne dépassera les seuils admissibles à l'horizon de modélisation. La DREAL mandatera un acousticien pour vérifier la conformité des niveaux acoustiques constatés après chantier avec les objectifs ci-dessus et proposera au besoin des mesures de protection individuelle complémentaires (isolations de façade, huisseries, etc.).

Le pétitionnaire rappelle que le bruit global, incluant celui venant de la carrière de Sainte-Cécile et celui venant de l'aire de Mazille comme celui venant de la RCEA, a été pris en compte dans les modélisations de l'état après travaux, puisqu'il a servi au calage du modèle de bruit, et ce, suivant la réglementation.

« S'il est avéré qu'un grillage a été installé tout le long des autres chantiers déjà réalisés, il faudra faire de même sur le nouveau chantier, car de nombreux animaux sont tués en l'absence de ces protections. »

Des clôtures à gibier seront posées au droit de la zone de chantier et au droit de la section de la RCEA objet de la présente enquête publique après doublement, conformément à l'engagement pris par la DREAL en janvier 2022. Elles seront doublées de clôtures à amphibiens avec des mailles plus fines (6,5 mm x 6,5 mm) qui empêchent la venue d'amphibiens et de la faune sur la zone de chantier et sur la voie expresse. Il s'agit d'une des principales mesures de réduction des impacts sur l'environnement, et en particulier la faune, prises par le maître d'ouvrage.

« Il faudra prendre compte dans la mise en place des compensations pour les orages des indicateurs suffisamment larges et bien disposés pour éviter les inondations, notamment sur les accès aux Bélouzards (indicateurs du GIEC). »

Le pétitionnaire rappelle que la prise en compte des scénarios demandés n'est pas réglementaire. En effet, l'article R. 214-1 du code de l'environnement stipule que « le lit majeur du cours d'eau est la zone naturellement inondable par la plus forte crue connue ou par la crue centennale si celle-ci est supérieure ». Dans le cas de la section objet de l'enquête publique, le plus forte crue connue est inférieure à la crue centennale ; le lit majeur de la Grosne correspond donc à la Q100. Conformément aux guides de conception, la modélisation des niveaux de crue décennale et centennale a été produite selon les recommandations du Guide Technique de l'Assainissement Routier (Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes, 2006), c'est-à-dire via la comparaison de résultats issus des méthodes Crupédix, rationnelle, des transferts et SHYREG. L'analyse produite a été validée par les services techniques de la police de l'eau.

« La circulation sur le chemin VC2 vers la carrière avec son nouveau virage sera source accidentogène pour la circulation de l'ensemble des véhicules.

Il faudra veiller à ce que les agriculteurs puissent circuler avec leurs engins agricoles sans avoir à effectuer des kms de détournement. Si les travaux rendent impraticable le chemin des Bélouzards, toutes les informations devront être indiquées aux habitants dans des délais normaux en essayant de limiter les interdictions, ou de les rendre plus accessibles.

Enfin, le Commissaire Enquêteur a bien compris que la carrière est une grande source de nuisances et de pollution le long du chantier et du chemin VC2. Une signalisation adaptée et des contrôles réguliers devraient permettre aux habitants de continuer à vivre dans un calme minimum. »

Le pétitionnaire rappelle qu'il a conçu la reprise de la voirie communale, nécessaire pour dégager le route des emprises de la future RCEA, suivant les guides de conception du Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes (SETRA) relatifs à l'aménagement des routes principales avec une vitesse de référence de 50 km/h.

Le maître d'ouvrage veillera à la correcte signalisation des déviations conformément à la réglementation en vigueur, ainsi qu'à la bonne information des riverains et usagers de la route, notamment à l'occasion d'une réunion publique d'information préalablement au démarrage des travaux.

« Il existe, paraît-il, un abattoir de volailles qui semble être une source de pollution pour la Grosne. Il faudra surveiller les rejets de la carrière et des stations services car les habitants ont peur que la Grosne ne devienne une rivière morte. »

Le pétitionnaire rappelle que les rejets de l'abattoir de volailles, comme ceux de la carrière et des stations services, sont soumis à la réglementation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) au sens du code de l'Environnement dans son article L. 511-1. Cette réglementation spécifique fait l'objet d'un suivi et d'un contrôle réguliers par les inspecteurs de l'environnement.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, l'expression de mes salutations distinguées.

Le chef de service adjoint du Service Transports-
Mobilités