

Philippe Bauer

Avocat au barreau neuchâtelois
Ancien bâtonnier

Marc Zürcher

Avocat au barreau neuchâtelois

Béatrice Haeny

Avocate au barreau neuchâtelois

Collaborateurs

Hélène Ecoutin

Avocate au barreau neuchâtelois
et de Clermont-Ferrand

Georges Alain Schaller

Avocat au barreau neuchâtelois

Consultant

Alain Bauer

Avocat

RECOMMANDE

Département fédéral
de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication
Kochergasse 10
3003 Berne

Neuchâtel, le 3 janvier 2017

N/Réf. : 0392/PB/cb

V/Réf. :

COPIÉ

Madame la Conseillère Fédérale
Mesdames, Messieurs,

Par mandat de Messieurs Philippe Henry, domicilié Chemin du Châtelard 18, Raymond Clottu, Chemin du Vignoble 3 et Charles Porret, Chemin du Vignoble 2a à 2022 Bevaix, je suis dans l'obligation de former opposition au projet de mise à l'enquête publique d'un projet des routes nationales portant sur la N05, section 64, assainissement bruit Commune de Bevaix – procédure d'approbation des plans – demande d'allégement, projet définitif (AP).

I. RECEVABILITE

Les opposants sont tous trois propriétaires d'un immeuble à proximité de l'autoroute où ils habitent depuis très longtemps.

Ils se plaignent depuis la mise en service de l'A5 du bruit que celle-ci par le fait non-respect des engagements pris durant la construction. Ils ont d'ailleurs durant les dernières années, échangé à ce sujet énormément de courriers avec l'OFROU et ont rencontré à de nombreuses reprises des représentants dudit office qui à chaque fois leur ont répondu sur le fond (réquisition).

Dans le mesure où le projet querellé vise à entériner le non-respect du projet mis à l'enquête en 1995, leurs droits seront touchés par la décision à prendre. Ils ont dès lors qualité de partie au sens de l'article 6 PA.

Comme leur opposition intervient dans le délai fixé par votre département (feuille officielle de la République et canton de Neuchâtel du 18 novembre 2016 page 1112) et qu'elle respecte les conditions de forme prévues par la procédure administrative, elle est recevable.

II. MOTIVATION DE L'OPPOSITION

C'est tout d'abord avec satisfaction que les opposants ont constaté que l'OFROU, ne prétendait plus que les modifications apportées au projet ne nécessitaient pas une nouvelle mise à l'enquête publique comme l'affirmait pourtant le chef de la filiale Estavayer – Le Lac, le 23 décembre 2010 (réquisition).

C'est dès lors avec la même satisfaction qu'ils constatent qu'aujourd'hui, les modifications apportées au projet ne sont pas de « petites modifications » mais sont des modifications importantes qui justifient une nouvelle mise à l'enquête partielle du projet.

Toujours en préambule, ils relèvent d'ailleurs que le 22 décembre 2011, l'OFROU (réquisition) a admis qu'existait « entre le projet définitif soumis à l'enquête publique et le projet exécuté » les différences suivantes :

1. Limitation de la vitesse ;
2. Profondeur de la tranchée ;
3. Isolation phonique de la tranchée semi – couverte.

Or, ces différences et le non-respect du projet sont à l'évidence responsables du bruit auquel sont exposés les opposants. La question de l'impact sonore sur l'environnement de la construction projetée a pourtant fait l'objet d'une étude de l'impact sonore et des vibrations du 10 juin 1994, d'une étude de l'impact sur l'environnement de la route nationale 5, tronçon Treytel – Areuse de septembre 1994 et d'un rapport technique des kilomètres 27.000 à 32.800 du 12 juillet 1995 (réquisition).

Il ressort en effet de tous ces documents qui, il convient de le rappeler étaient ceux sur lesquels se sont fondés de bonne foi, les opposants pour ne pas faire opposition lors de la première mise à l'enquête publique que :

- a. De l'étude d'impact sonore et des vibrations du 10 juin 1994
 - Les protections contre le bruit ont été un souci permanent, déjà lors de la planification initiale de l'ouvrage routier, puis durant l'élaboration du projet de détail. Les différentes modifications intervenues contribueront à réduire encore les émissions sonores le long du futur tracé N5 (page 1).
 - Ce rapport final de la 3^{ème} étape de l'étude d'impact commente les derniers développements du projet définitif du point de vue des émissions sonores pour la variante retenue, avec une demi-jonction à Areuse, sur la base des pronostics effectués pour l'étape future en 2010 (page 1).
 - Les évaluations ont été faites en considérant le traitement de l'intérieur de la galerie à l'aide de revêtements absorbants, de façon à réduire au maximum la gêne pour le village. Un tel traitement réduit les émissions à l'extérieur de la semi-couverture d'une manière sensible, c'est-à-dire de 5 à 8 dBA. Dans les zones urbanisées sensibles au bruit, la pose d'absorbant à l'intérieur d'une galerie correspond à l'état de la technique en matière de protection contre le bruit. Son efficacité a été mis en évidence pour les tronçons en semi-couverture de la traversée de Neuchâtel par la N5 en tunnel (page 7).
 - Les protections contre le bruit intégrées au projet figurent sur les plans de génie-civil du dossier d'enquête... Elles sont aussi représentées et décrites sur le plan général de l'annexe A5... (page 16).

- Les murs et le plafond de la tranchée N5 semi-couverte seront à revêtir de matériaux absorbants (mesures n° 1 et 2). Il en va de même du côté de Treytel, ce qui nécessite une coordination avec le projet du tronçon « la Béroche » (page 16).
- b. De l'étude d'impact sur l'environnement de septembre 1994
- Cet ouvrage est entièrement situé en déblai avec des profondeurs de fouille atteignant 8 mètres environ... (page 21).
 - Le trafic en 1990 était de 13'300 véhicules par jour et il était prévu qu'il passerait à 24'000 par jour (page 36).
 - Des revêtements absorbants seront disposés sur les parois et le plafond de la tranchée semi-couverte de Bevaix ainsi qu'aux portails des tranchées de Chanélaz et d'Areuse (page 101).
- c. Du rapport technique du 12 juillet 1995
- Les principaux paramètres géométriques suivants permettent d'assurer une vitesse de projet des véhicules de 100 km/h sur le tronçon (page 3).
 - ... l'ouvrage est entièrement situé en déblai avec des profondeurs de fouille atteignant 8 mètres (page 5).
 - La tranchée semi-couverte constitue en elle-même un ouvrage paraphone. De surcroît, des revêtements absorbants sont disposés au plafond et contre les murs... (page 15).
- d. De la décision finale d'approbation du projet définitif et de l'étude d'impact sur l'environnement du 8 février 1996.
- L'autorité compétente fait sienne les remarques des différents services et offices consultés. Elle relève en particulier que les mesures préconisées dans le rapport d'impact (7-1, 7-2 et 7-3) devront être intégralement réalisées (chiffre 4.6.3 de la décision).
- e. Du plan, "vitesse admissible", situation synoptique du 8 juin 1995
- Vitesse admissible 100 km/h (in fine).
- f. Du plan d'enquête, "profil en travers parties 1 et 2" du 25 mai 1993
- Présence de revêtements absorbants au km. 27.000, 27.700, 27.800 et 28.200.

- g. Du plan d'enquête "Bevaix est, profil type N5" du 16 juin 1993
 - Présence de revêtements absorbants sur le mur nord.
- h. Du dépliant tous-ménages "Béroche et Basse-Areuse, les artères vitales d'une région".
 - Tranchée de Bevaix... L'autoroute reste en partie dénivelée dans une tranchée ouverte de 2 à 8 mètres de profondeur.
 - Figure sur la coupe de la tranchée semi-couverte de Bevaix, la présence de parois absorbantes.
- i. Des documents édités en octobre 2005, "Basse-Areuse, une nouvelle ère routière"
 - Présences d'une limitation de vitesse à 100 km/h sur une photo (page 2).
 - Autre aspect sécuritaire de ces piliers, leur espacement est calculé de manière à éviter le « papillotement » optique provoqué par l'alternance ombre/lumière, critique à la vitesse admise de 100 km/h qui est de règle sur ces tronçons (page 6).

Il est dès lors indéniable que les opposants étaient fondés à croire au moment de la mise à l'enquête du projet, que la tranchée semi-couverte serait enterrée profondément, que les parois nord et le toit seraient recouverts de revêtements absorbants et qu'enfin la vitesse serait limitée à 100 km/h.

Il convient aussi de noter qu'entre Colombier et Areuse, soit à quelques kilomètres sur la même route, l'augmentation du trafic a été beaucoup plus importante que celle qui était prévue. Il ressort en effet des chiffres publiés par l'OFS qu'en 2009, le trafic était déjà de plus de 35'000 véhicules par jour (comptage automatique de la circulation routière par l'OFS).

De plus, les opposants tiennent à rappeler que d'une part à Vaumarcus, soit à peine à 6 kilomètres de Bevaix à un endroit où aucun dépassement des valeurs limites de l'OPB n'a été constaté, le Maître d'ouvrage a posé des absorbant phoniques à l'intérieur de la galerie comme le préconisait l'étude de l'impact sonore et des vibrations et que d'autre part – et c'est un comble – le même maître d'ouvrage justifie cette pose en mentionnant que la section de Béroche Bevaix (Treytel) a servi de référence, le projet de Vaumarcus s'inscrivant dans la même continuité. Comment comprendre cette inégalité de traitement ?

Il est par ailleurs indéniable (étude de l'impact sonore, page 7) que la pose d'un revêtement absorbant aurait réduit les émissions extérieures de 5 à 8 dBA, comme il est communément admis qu'à une augmentation de vitesse de 100 km/h à 120 km/h correspond une augmentation de bruit de 2 dBA. Le fait de n'avoir pas enterré la route à la profondeur prévue a par ailleurs sans aucun doute aussi augmenté les émissions. S'il est possible

d'estimer que ces nouvelles émissions ont été durant quelques années compensées par le revêtement phono absorbant, tel n'est plus le cas actuellement. Le revêtement absorbant PA11 posé en 2005 est en effet sensible aux contraintes de cisaillement, ce qui diminue sa qualité. De plus, les fortes charges de trafic provoquent un colmatage des pores, ce qui diminue son pouvoir d'atténuation de 3dB durant les trois premières années. A ce sujet, mes clients se réfèrent à une étude réalisée à l'intérieur des localités avec une charge de trafic et des sollicitations moins élevées que sur le tronçon en cause sur lequel circule actuellement à 120km/h 24'000 véhicules et 2'400 poids-lourds par jour. Il est en conséquence patent que la pose de ce revêtement n'est plus un argument et ceci sans même discuter que le revêtement phono absorbant n'est pas installé sur la voie nord alors que c'était précisément cette voie qui aurait dû être bordée par les panneaux absorbant.

Les travaux non-effectués, le rehaussement de l'ouvrage, les mesures non prises et l'augmentation de vitesse ont dès lors entraîné une augmentation du bruit de 7 à 10 dBA et ceci sans même tenir compte de l'augmentation du trafic.

Or et si l'on sait qu'une augmentation de 10 dBA correspond à un doublement du bruit, les opposants vous laissent imaginer le calvaire qu'ils vivent par la faute des promesses qui n'ont pas été tenues.

Les opposants rappellent aussi que même en tenant compte des mesures du bureau P+ de l'été 2009 confirmé d'ailleurs par le rapport Ecoacoustique du 13 novembre 2013, le bruit global de jour et de nuit aurait été de respectivement environ 41 et 33 dBA, ce qui correspondrait à un degré de sensibilité 1, plutôt que, comme aujourd'hui ils se trouvent confrontés, en particulier de nuit et lorsque le vent porte depuis la route à du bruit se situant à la limite du degré de sensibilité 3.

Pour les raisons qui précèdent, il convient dès lors déjà de retenir que les opposants ont été trompés (sciemment ?) au moment de la mise à l'enquête de la tranchée couverte de Bevaix et qu'il n'est aujourd'hui pas possible de simplement leur opposer que les modifications apportées au projet en cours de construction peuvent être à postériori sanctionnées sous prétexte qu'elles respectent les dispositions légales en vigueur.

Il en va en effet de la crédibilité de l'autorité qui se doit de respecter les engagements pris à savoir « offrir » aux opposants 7 dBA de moins que la valeur maximale acceptable.

Admettre le contraire reviendrait à permettre à l'OFROU de par exemple prendre des engagements en matière de compensation écologique pour finalement ne tenir que partiellement lesdits engagements. Les opposants vous laissent imaginer les hauts cris et les exigences de conformité qui feraient suite à une telle décision !

En ce qui concerne plus particulièrement les réponses de l'OFROU du 22 décembre 2011, les opposants tiennent en outre à rappeler ce qui suit :

a. Ad limitation de vitesse

S'il est indéniable que celle-ci a fait l'objet d'une publication dans la Feuille officielle le 23 mars 2005, il est tout aussi indéniable que cette publication est des plus opaques à mesure qu'elle se contente de rappeler que le régime des vitesses est réglementé par un document "législation des vitesses ..." qui fait partie de la présente décision. Aucune référence n'est faite à une modification des engagements pris plusieurs années auparavant, et aucune mention n'y est faite précisant que le document de législation des vitesses justifiera une augmentation de celle-ci.

De plus, pourquoi avoir limité la vitesse à 100 km/h en permanence dans le tunnel de Concise alors que celui-ci se trouve sur le même tronçon et est équipé d'une bande d'arrêt d'urgence ?

Il est par ailleurs piquant de constater que dans le tout ménage édité en automne 2005 en vue de la mise en service du tronçon le 18 octobre 2005 et remis aux habitants de la région, le département de la gestion du territoire, dans un document ayant eu au minimum la caution du chef du département qui signe l'éditorial, ait d'une part fait figurer des photos sur lesquelles figurent des limitations de vitesse à 100 km/h et plus grave encore affirme en page 6 que la vitesse sur le tronçon sera de 100 km/h ! Alors volonté de tromper la population ou erreur ?

b. Ad profondeur de la tranchée et isolation phonique de la tranchée semi couverte

S'il est là aussi indéniable que la décision finale d'approbation du projet prévoit le rehaussement de la tranchée, il est comme dit plus haut tout aussi indéniable que la même décision prévoit, sans autre condition, que le service des ponts et chaussées a la charge de réaliser intégralement les mesures 7-1, 7-2 et 7-3 du rapport d'impact.

Comment dès lors comprendre que cette décision finale d'approbation du projet définitif puisse être interprétée par l'OFROU comme susceptible de justifier le rehaussement de la tranchée et qu'elle ne justifie pas la pose des parois anti bruit ?

Il ressort dès lors de ce qui précède que la situation des opposants est aujourd'hui très différente de celle qu'elle aurait été si, à l'époque, le maître d'ouvrage n'avait pas, contrairement à ce qu'il avait indiqué lors de la procédure de mise à l'enquête, décidé de ne pas prendre toutes les mesures pour lutter contre le bruit (pose de paroi anti bruit et

limitation de vitesse) voire même n'avait pas décidé de ne pas respecter les plans pourtant sanctionnés (profondeur de la tranchée).

Le bruit dont souffrent les opposants serait en effet inférieur au minimum de 7 dBA par rapport au bruit actuel ce qui est, compte tenu de l'échelle des dBA, très important.

Dans la mesure où il n'y a aucune raison pour après coup cautionner une telle attitude, le Département Fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication doit aujourd'hui refuser le projet « assainissement bruit Commune de Bevaix – procédure d'approbation des plans – demande d'allégement, projet définitif » et doit ordonner à l'OFROU de mettre en œuvre toutes les mesures utiles au respect de l'étude d'impact sur l'environnement de la route nationale 5, tronçon Treytel – Areuse de septembre 1994 et ainsi tenir les engagements pris à l'époque.

A ce sujet et si à l'évidence il est aujourd'hui impossible de reconstruire la route à l'altitude promise et vraisemblablement difficile de poser les parois anti-bruit également promises, d'autres solutions sont envisageables. Les opposants ont en effet proposé à plusieurs reprises à l'OFROU de, par exemple, terminer et rehausser la butte qui se trouve au sud de la route voire d'installer à cet endroit une paroi antiphonique de manière à ce que les émissions sonores soient conformes à ce qui avait été prévu. L'OFROU ne saurait enfin sérieusement prétendre que ces travaux de finitions de l'A5 renchériront de manière disproportionnée le coût de l'ouvrage. De l'avis des opposants, ces travaux ne coûteront en effet pas plus chers que les montants économisés en ne respectant pas les mesures promises.

III. MOYENS DE PREUVE

On requiert la production intégrale du dossier de la construction de l'A5 dans le secteur de Bevaix et plus particulièrement le production de l'étude de l'impact sonore et des vibrations du 10 juin 1994 ; de l'étude de l'impact sur l'environnement de la route nationale 5, tronçon Treytel – Areuse de septembre 1994 ; le rapport technique des kilomètres 27.000 à 32.800 du 12 juillet 1995 ; les plans sanctionnés ; la décision finale d'approbation du projet définitif de l'étude d'impact sur l'environnement du 8 février 1996 ; les tout ménages distribués avant, pendant et après les travaux et la correspondance échangée entre l'OFROU, le Groupement du Vignoble, les opposants et le soussignés.

IV. CONCLUSIONS

Messieurs Philippe Henry, Raymond Clottu et Charles Porret concluent dès lors à ce que le Chef du Département Fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication :

1. Refuse le permis de construire « assainissement bruit Commune de Bevaix – procédure d'approbation des plans – demande d'allégement, projet définitif » requis par l'Office fédérale des routes, filiale Estavayer – le Lac.
2. Ordonne audit Office de respecter l'étude d'impact sur l'environnement de la route nationale 5, tronçon Treytel – Areuse de septembre 1994 et de prendre les mesures nécessaires pour respecter le niveau de pollution sonore tel qu'il ressortait du dossier mis à l'enquête publique en 1995.
3. Laisse les frais à la charge de la Confédération et leurs octroient une indemnité de dépens.

Dans l'attente de votre décision, je vous prie d'agréer, Madame la Conseillère Fédérale, Mesdames, Messieurs, mes salutations distinguées.

Philippe Bauer, av.

ANNEXE : ment.

PROCURATION

Les soussignés
(ci-après : le mandant)

Philippe Henry, Raymond Clottu et Charles Porret
domiciliés à 2022 Bevaix

déclarent élire domicile en l'Etude de

M^e Philippe Bauer, avocat à Neuchâtel,
(ci-après : le mandataire)

et lui donner mandat, avec faculté de substitution, aux fins de les représenter et les assister dans le cadre de l'affaire suivante :

OFROU, DETEC, opposition à la mise à l'enquête publique

Le mandataire est autorisé à faire, dans les limites du présent mandat, tout ce qu'il jugera utile à la sauvegarde des intérêts qui lui sont confiés. Plus spécialement en application de l'article 396 alinéa 3 du Code des obligations, le mandataire peut notamment représenter les mandants devant toute autorité, faire tout ce qui est nécessaire à l'instruction d'une procédure jusqu'au jugement définitif, procéder à l'exécution du jugement, recevoir paiement et donner quittance, transiger, compromettre, se désister ou acquiescer en tout ou en partie.

Pour toute contestation en relation avec la présente procuration, les soussignés acceptent expressément le for et la juridiction des tribunaux neuchâtelois et l'application du droit suisse.

Neuchâtel, le 3 janvier 2017
