

OPERATION DE MISE AUX NORMES EN FAVEUR DE LA SECURITE ET DE L'ENVIRONNEMENT DE LA RN10 DANS LA VIENNE Concertation préalable (Article L300-2 du Code de l'Urbanisme) DOSSIER DE CONCERTATION



COMPETENCES INGENIERIE SERVICES
24 RUE SAINTIE MONIQUE – 33074 BORDEAUX CEDEX
TEL : 05 56 99 60 01 – FAX : 05 56 24 01 11

S.A.S. AU CAPITAL DE 300 000 €
CERTIFICATION QUALITE ISO 9001
ASSURANCE : COVEA RISKS



SOMMAIRE

1. CONTEXTE GENERAL.....	3
1.1. SITUATION DE L'OPERATION.....	3
1.2. HISTORIQUE DU PROJET	5
1.3. LES OBJECTIFS DE L'OPERATION.....	5
2. LES MODALITES DE CONCERTATION	6
2.1. LE BUT DE LA CONCERTATION	6
2.1. LE CADRE REGLEMENTAIRE DE LA CONCERTATION ET DE L'ARTICLE L300-2 DU CODE DE L'URBANISME.....	6
2.2. LES MODALITES PRATIQUES DE LA CONCERTATION	6
3. LE PARTI D'AMENAGEMENT	7
3.1. PRESENTATION DU PROGRAMME ET DES VARIANTES	7
3.1.1. <i>Section Echangeur de Croutelle-RN10/RD611</i>	8
3.1.1.1. Présentation des trafics actuels.....	8
3.1.1.2. Présentation des variantes	9
3.1.2. <i>Carrefours Nord de Vivonne : Section Ruffigny-Vivonne</i>	11
3.1.2.1. Présentation des trafics actuels.....	11
3.1.2.2. Présentation des variantes	12
3.1.3. <i>Carrefours Sud de Vivonne : Section Vivonne-les minières-Chatillon</i>	17
3.1.3.1. Présentation des trafics actuels.....	17
3.1.3.2. Présentation des variantes	18
3.2. PROPOSITION DU MAITRE D'OUVRAGE DE LA VARIANTE A RETENIR	20
3.2.1. <i>Section Echangeur de Croutelle-RN10/RD611 : Variante 2</i>	20
3.2.1. <i>Carrefours Nord de Vivonne : Section Ruffigny-Vivonne : Variante 3</i>	22
3.2.2. <i>Carrefours Sud de Vivonne : Section Vivonne-les minières-Chatillon : Variante 3</i>	25
4. ETAPES ULTERIEURES DU PROCESSUS DECISIONNEL	28
4.1. PLANNING DES ETUDES	28
4.2. BILAN DE LA CONCERTATION	28
4.3. CONCERTATION INTER-ADMINISTRATIVE.....	28
4.4. AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE SUR L'ETUDE D'IMPACT.....	28
4.5. ENQUETE PUBLIQUE	29
4.5.1. <i>Le but de l'enquête publique</i>	29
4.5.2. <i>Une enquête publique dite unique</i>	29
4.5.3. <i>A l'issue de l'enquête publique</i>	30
4.6. DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE.....	30

NB : Ce dossier de concertation est un « dossier d'étape », il ne constitue en aucun cas la présentation du projet définitif.

Ce dernier sera ultérieurement présenté dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

1. CONTEXTE GENERAL

1.1. SITUATION DE L'OPERATION

Le secteur d'étude s'étend sur le département de la Vienne entre Poitiers et Chatillon.

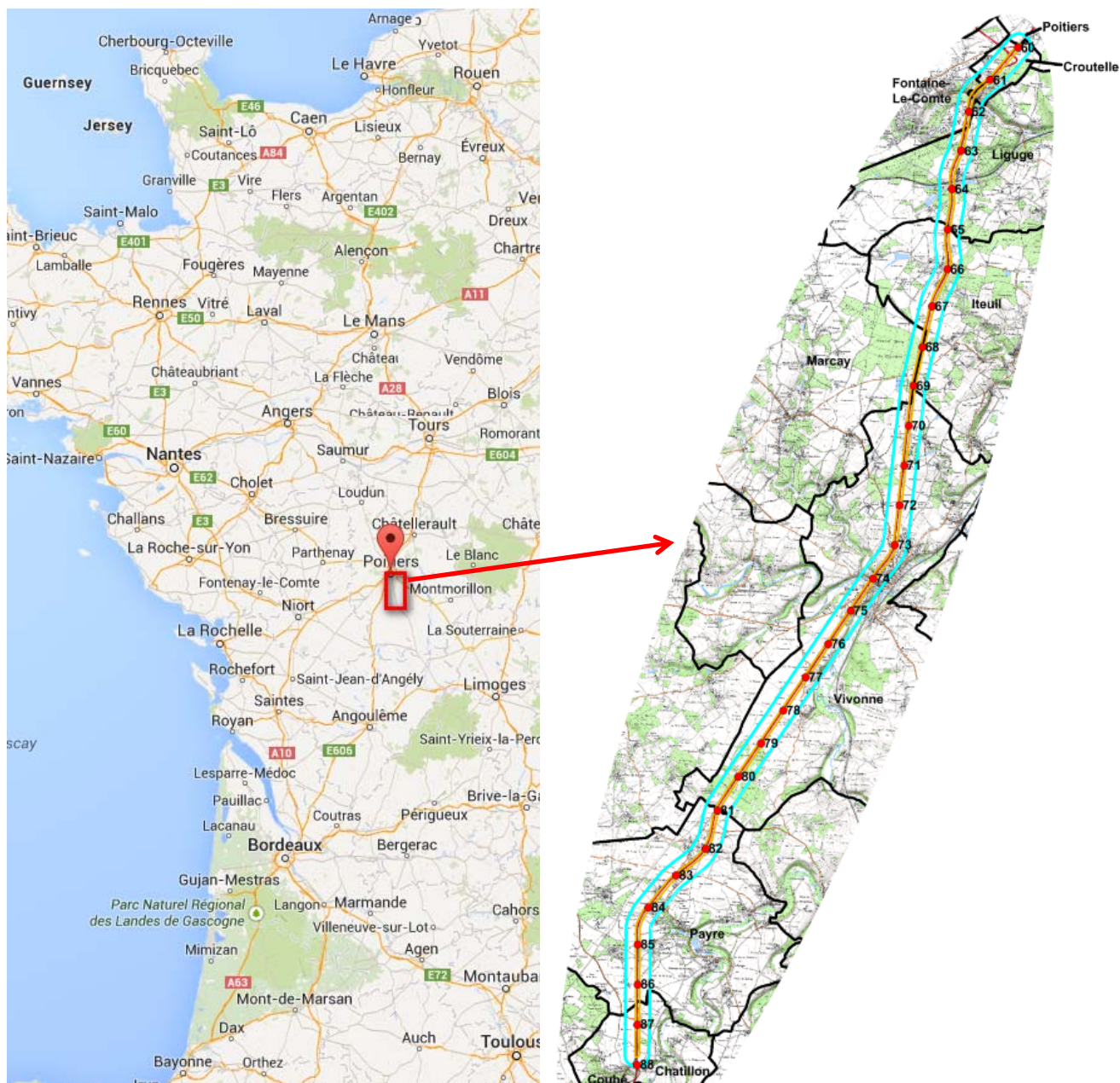


Figure 1: Secteur d'étude



Figure 2: Principales zones de projet

1.2. HISTORIQUE DU PROJET

L'aménagement de la 2x2 voies de la RN10 entre Poitiers et Angoulême avait fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) en date du 15 juin 1999 avec une durée de validité de 10 ans. La totalité des travaux initialement envisagée n'a pu être réalisée dans le délai de validité.

Dans le cadre du Programme de Modernisation des Itinéraires Routiers (PDMI) Poitou-Charentes, une opération de mises aux normes de la RN10 dans la Vienne a été inscrite pour un montant de 18 millions d'euros.

Une nouvelle DUP est aujourd'hui nécessaire sur la base d'un programme d'actions prioritaires en adéquation avec les capacités de financement mobilisables.

La Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (*DGITM*) / Direction des Infrastructures de Transport (DIT) a ainsi adressé au préfet de région Poitou-Charentes par courrier du 18 février 2013 une commande stratégique pour cette opération portant sur :

- La suppression ou la dénivellation de 6 carrefours à niveau sur la RN10 et la mise en place d'itinéraire de substitution
- La mise à 2x2 voies de la section d'environ 1km aujourd'hui à 2x1 voies au droit de Croutelle
- Des actions de mises aux normes environnementales comprenant des dispositifs de traitement des eaux et des protections phonique et ainsi que l'opportunité d'un passage à grande faune en cohérence avec ceux aménagés par RFF dans le cadre du projet LGV SEA.

La Direction Interdépartementale des Routes Atlantique (DIRA) pilote l'opération et réalise les études techniques.

La réalisation des études environnementale, d'impact, de l'évaluation socio-économique, du dossier de concertation et du dossier d'enquête préalable à la DUP a été confiée au bureau d'étude COMPETENCES I.S en septembre 2013.

Les investigations de terrain ont débuté en novembre 2013 (comptages trafic, mesures acoustiques, mesures d'air, inventaires écologiques, état initial de l'assainissement). Ces investigations doivent se terminer au printemps 2015.

1.3. LES OBJECTIFS DE L'OPERATION

Les enjeux globaux de l'opération sont les suivants :

- L'amélioration de la sécurité (objectif prioritaire) :
 - o Par la suppression des carrefours à niveau (suppression des traversées de la RN10 à 2x2 voies et suppression ou mises aux normes des bretelles d'accès maintenues) moyennant leur report sur des points d'échanges aménagés existant (ou à créer), par l'intermédiaire de voies de substitution.
 - o Par la mise à 2x2 voie de la RN10 à Croutelle (avec réaménagement de l'échangeur de Ligugé avec la RD611), section résiduelle à 2x1 voie accidentogène, aménagement qui améliorera également les conditions de circulation des usagers.
- La mise aux normes environnementales :
 - o L'opportunité de mise en cohérence des corridors grande faune compte-tenu des passages grande faune réalisés à proximité au titre de la LGV SEA

- Par des aménagements de traitements des eaux et des nuisances sonores

Compte-tenu des objectifs spécifiques de l'opération, il a été décidé de procéder à une concertation type L300-2 du Code de l'Urbanisme, de façon à assurer l'association la plus large possible du public.

2. LES MODALITES DE CONCERTATION

2.1. LE BUT DE LA CONCERTATION

Les porteurs de projet d'aménagement doivent assurer tout au long de l'élaboration de leur projet une concertation et une association large des populations et des acteurs impactés par leur projet. La concertation a vocation d'intégrer la population au sein du processus décisionnel.

La première étape formalisée de cette concertation est celle prévue à l'article L300-2 du Code de l'Urbanisme.

Le but de la concertation L300-2 est de consulter le public et de recueillir ses éventuelles observations au sujet du choix de la variante préférentielle parmi un ensemble de variantes présentées dans le présent dossier.

2.1. LE CADRE REGLEMENTAIRE DE LA CONCERTATION ET DE L'ARTICLE L300-2 DU CODE DE L'URBANISME

La concertation est régie par l'article L300-2 du Code de l'urbanisme.

L'article prévoit que le maître d'ouvrage d'une opération d'aménagement qui modifie de façon substantielle le cadre de vie ou l'activité économique d'une commune et qui présente certaines caractéristiques (notamment, pour les investissements routiers, investissements dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 euros et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants) organise une concertation associant les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées dont les représentants de la profession agricole.

2.2. LES MODALITES PRATIQUES DE LA CONCERTATION

Une première réunion de concertation avait eu lieu le 20 mars 2012 entre la DIR Atlantique et les élus de la communauté de commune Vonne et Clain afin de présenter l'état d'avancement des réflexions, les contraintes et un échéancier sommaire de réalisation de l'opération. A cette occasion, il a été acté le fait que tous les aménagements initialement envisagés (DUP de 1999) ne pourraient pas être réalisés et qu'il était nécessaire de définir un projet réalisable en dégagant des priorités.

Une réunion de préparation à la concertation L300-2 a été tenue en Préfecture de Poitiers le 24 juin 2014 pour présenter l'état d'avancement des études règlementaires, pour s'accorder sur la variante qui sera soumises à la concertation locale (type L300-2) ainsi que sur les modalités pratiques de la concertation.

Les modalités pratiques de la concertation retenues sont :

- Mise à disposition d'un registre de concertation dans les mairies

- Organisation de trois réunions publiques dans les communes de Croutelle, Vivonne et Iteuil. Elles sont programmées dans le dernier trimestre 2014.

L'information et la diffusion de la tenue des réunions publiques passeront par des communiqués de presse, des parutions dans les journaux locaux et des affichages en mairie ou sur des panneaux publics.

3. LE PARTI D'AMENAGEMENT

3.1. PRESENTATION DU PROGRAMME ET DES VARIANTES

Le programme d'aménagement se découpe en trois secteurs principaux :

- Le secteur de Croutelle avec le réaménagement de l'échangeur de Ligugé- RN10/RD611
- Les trois carrefours au Nord de Vivonne : Section Ruffigny-Vivonne
- Les trois carrefours au Sud de Vivonne : Section Vivonne-les minières-Chatillon

Sur l'ensemble du secteur d'étude, la prise en compte réglementaire de l'environnement passera au travers notamment de :

- L'étude de l'opportunité de mesures en faveur de la faune
- L'application du cadre réglementaire concernant les nuisances sonores
- L'application du cadre réglementaire concernant la préservation de la ressource en eau (par la réalisation d'un dossier Loi sur l'Eau)

Les études et inventaires en cours détermineront les mesures environnementales à mettre en place en cohérence avec le parti d'aménagement routier retenu. Concernant la grande faune, les études intègrent les impacts générés par la construction de la LGV Tours-Bordeaux sur cette thématique.

A titre indicatif, les coûts unitaires suivants permettent d'apprécier l'impact financier associé aux différentes variantes d'aménagement :

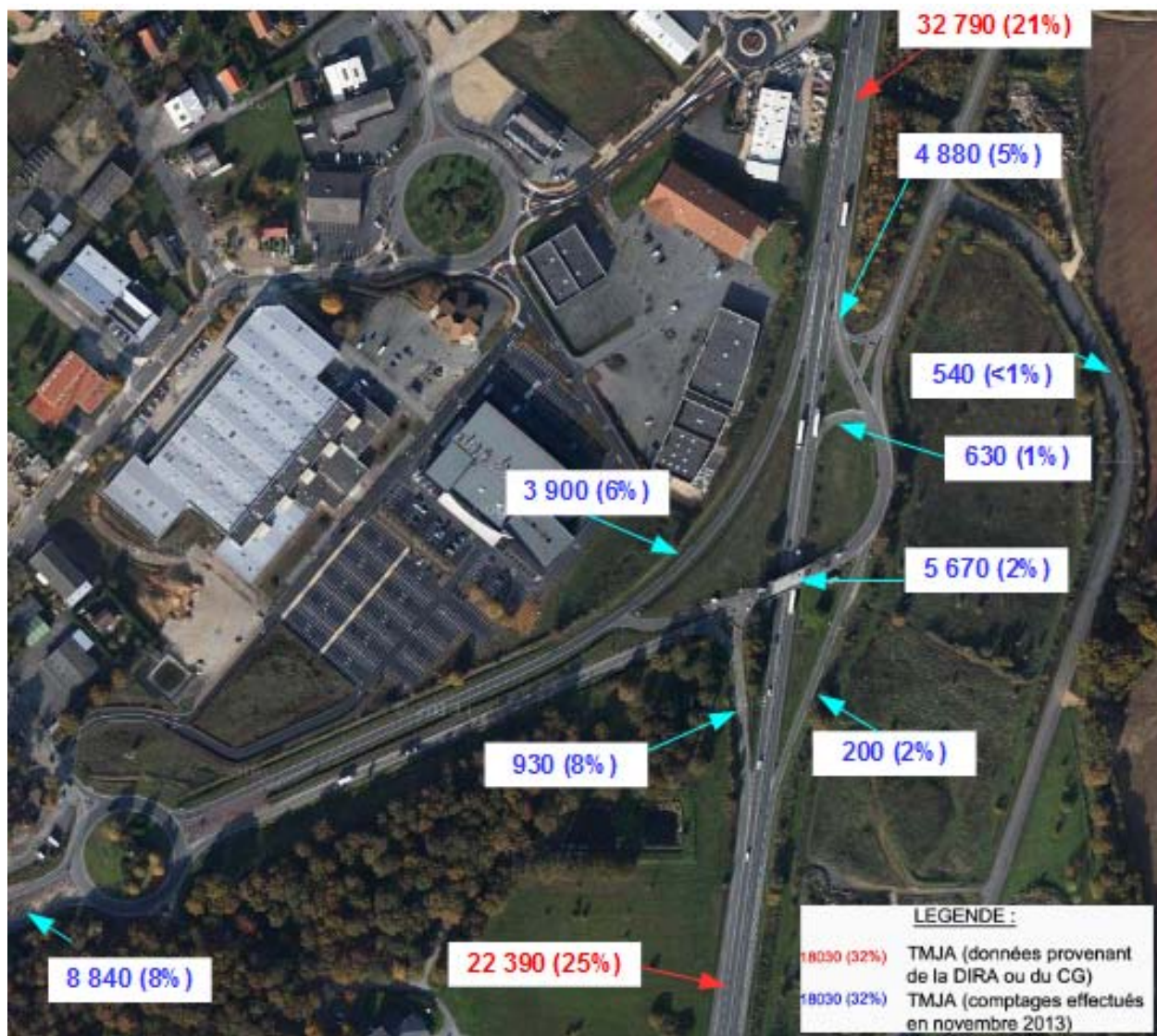
- Coût d'un rétablissement avec ouvrage de franchissement sans échanges avec la RN : 3 à 3,5 M€ ;
- Coût d'un échangeur dénivelé complet : 6 à 7 M€ suivant la complexité ;
- Coût d'une bretelle d'échange : 0,5 à 0,6 M€ ;
- Mise à 2 fois 2 voies de la RN10 sur 800 mètres : 4 à 4,5 M€
- Recalibrage ou création de voies de substitution : 0,3 à 0,9 M€ / km en fonction du trafic supporté et de la nature de la voie.

Les variantes de l'ensemble du programme d'aménagement figurent en suivant. Elles sont présentées par secteur.

3.1.1. SECTION ECHANGEUR DE CROUTELLE-RN10/RD611

3.1.1.1. PRESENTATION DES TRAFICS ACTUELS

Les Trafics Moyens Journaliers Annuel (TMJA) sur la section de l'échangeur de Croutelle RN10-RD611 figurent en suivant :



NB : Les pourcentages entre parenthèse sont la part de trafic Poids Lourds

Figure 3: TMJA sur l'échangeur de Croutelle RN10-RD611

3.1.1.2. PRESENTATION DES VARIANTES

L'opération consiste principalement en la mise à 2x2 voies de la RN10 et par conséquent le réaménagement de l'échangeur entre la RN10 et la RD611.

Les variantes étudiées cherchent à déterminer les solutions :

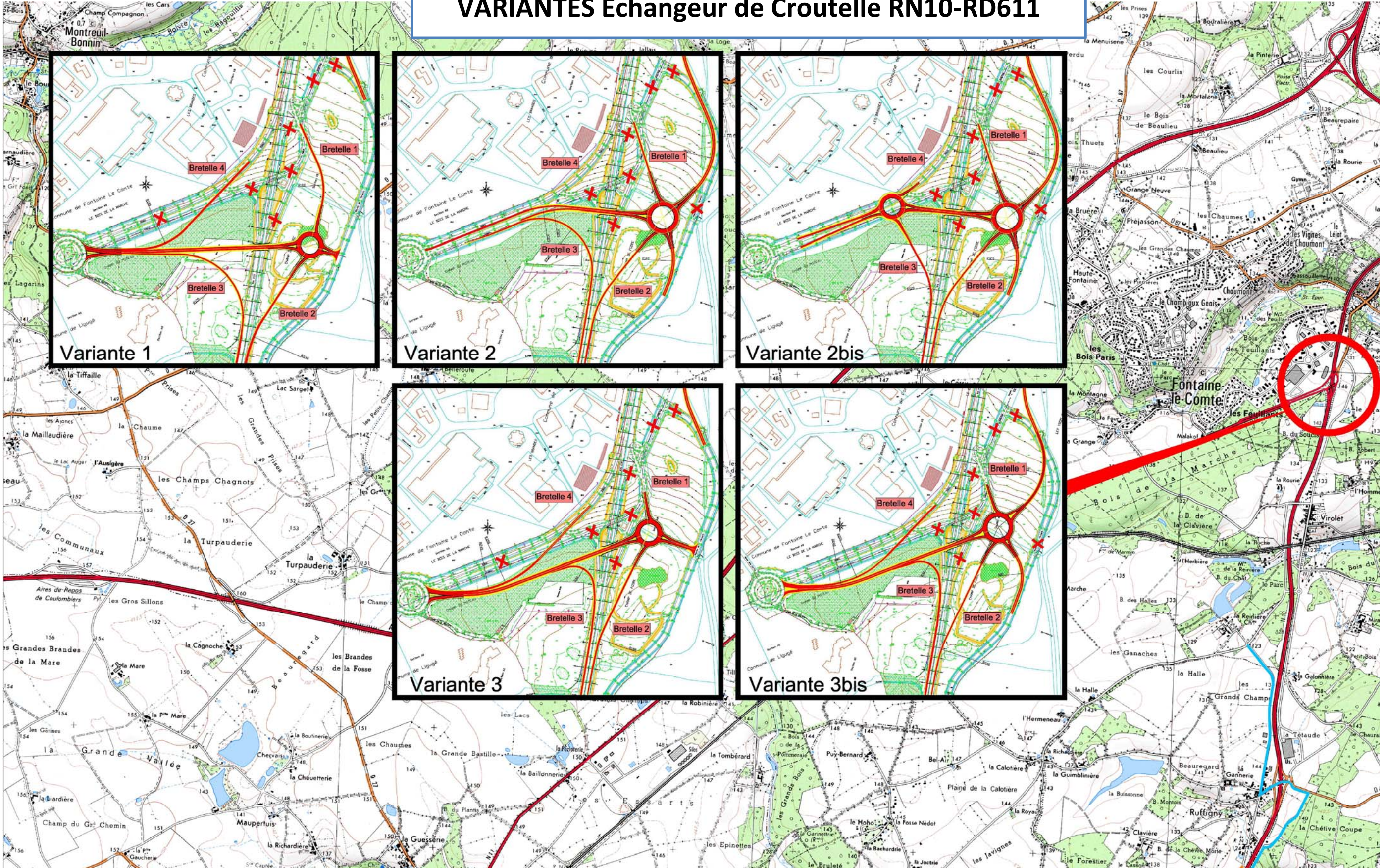
- Prenant en compte les normes géométriques de tracé du nouvel échangeur
- Dans l'optique du moindre impact environnemental et foncier
- Dans un souci de simplification des mouvements d'échanges
- Tout en anticipant la faisabilité des travaux sous circulation.

5 variantes ont été étudiées. Les différences portent sur :

- Le positionnement de l'ouvrage de franchissement de la RN10
- La création de giratoires
- Le rétablissement des liaisons avec la voirie principale.

Le plan des variantes figure en suivant.

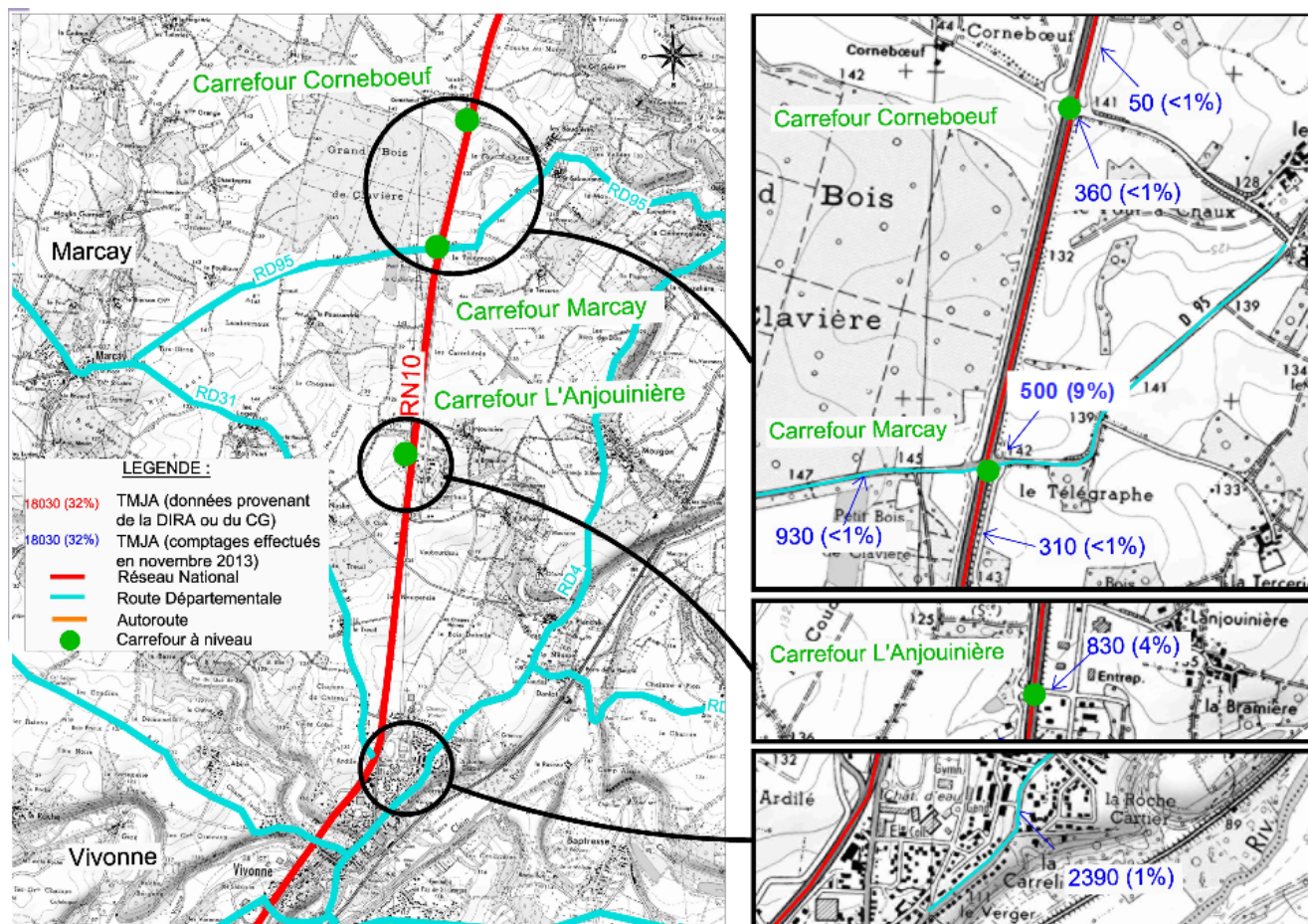
VARIANTES Echangeur de Croutelle RN10-RD611



3.1.2. CARREFOURS NORD DE VIVONNE : SECTION RUFFIGNY-VIVONNE

3.1.2.1. PRESENTATION DES TRAFICS ACTUELS

Les Trafics Moyens Journaliers Annuel (TMJA) sur la section des carrefours Nord de Vivonne figurent en suivant :



NB : Les pourcentages entre parenthèse sont la part de trafic Poids Lourds

Figure 4: TMJA sur les carrefours Nord Vivonne

3.1.2.2. PRESENTATION DES VARIANTES

L'opération consiste principalement en :

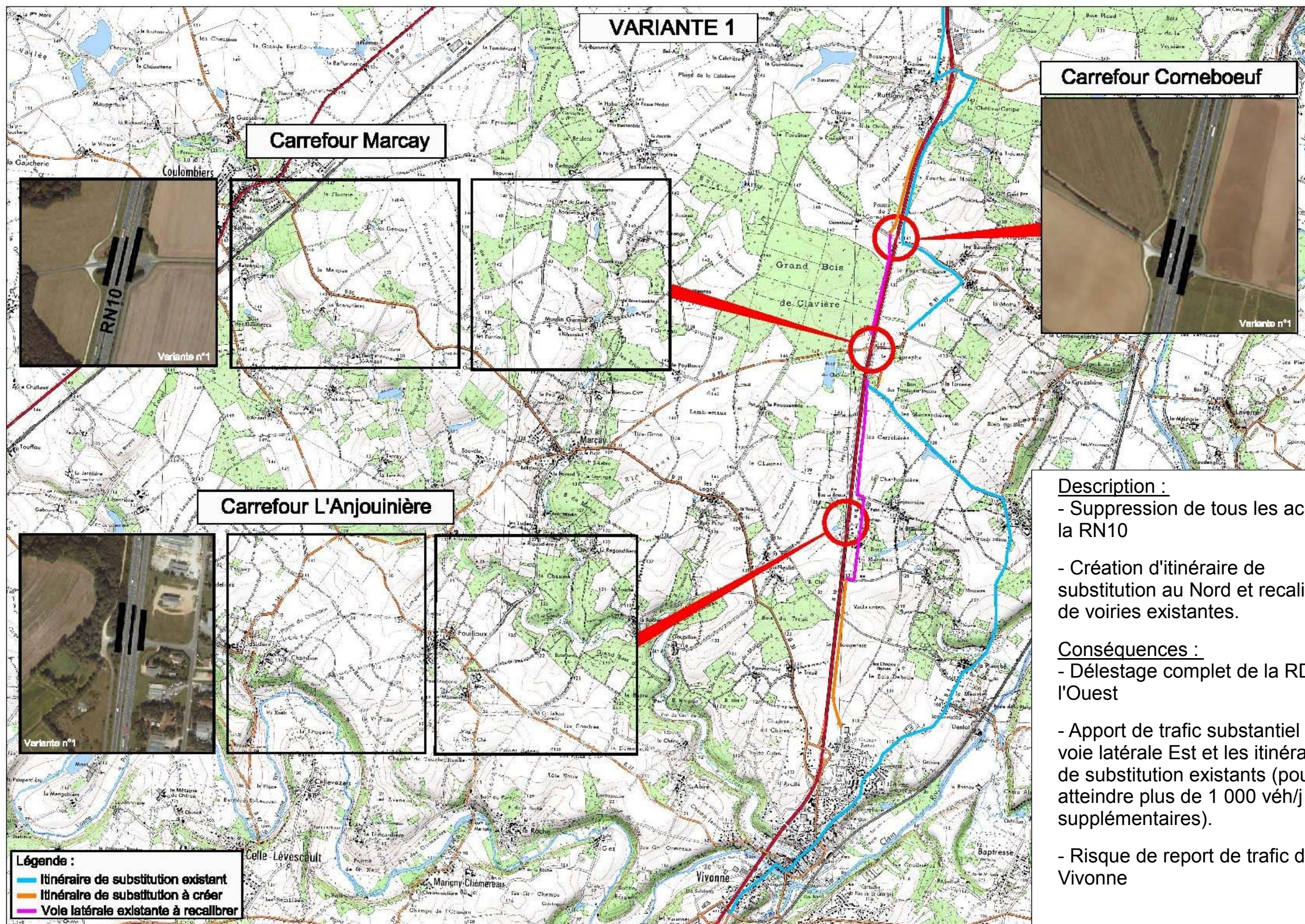
- La suppression de trois carrefours à niveau accompagnée de la création éventuelle d'échanges et du rétablissement des voies de communication ;
- La création potentielle d'un passage grande faune.

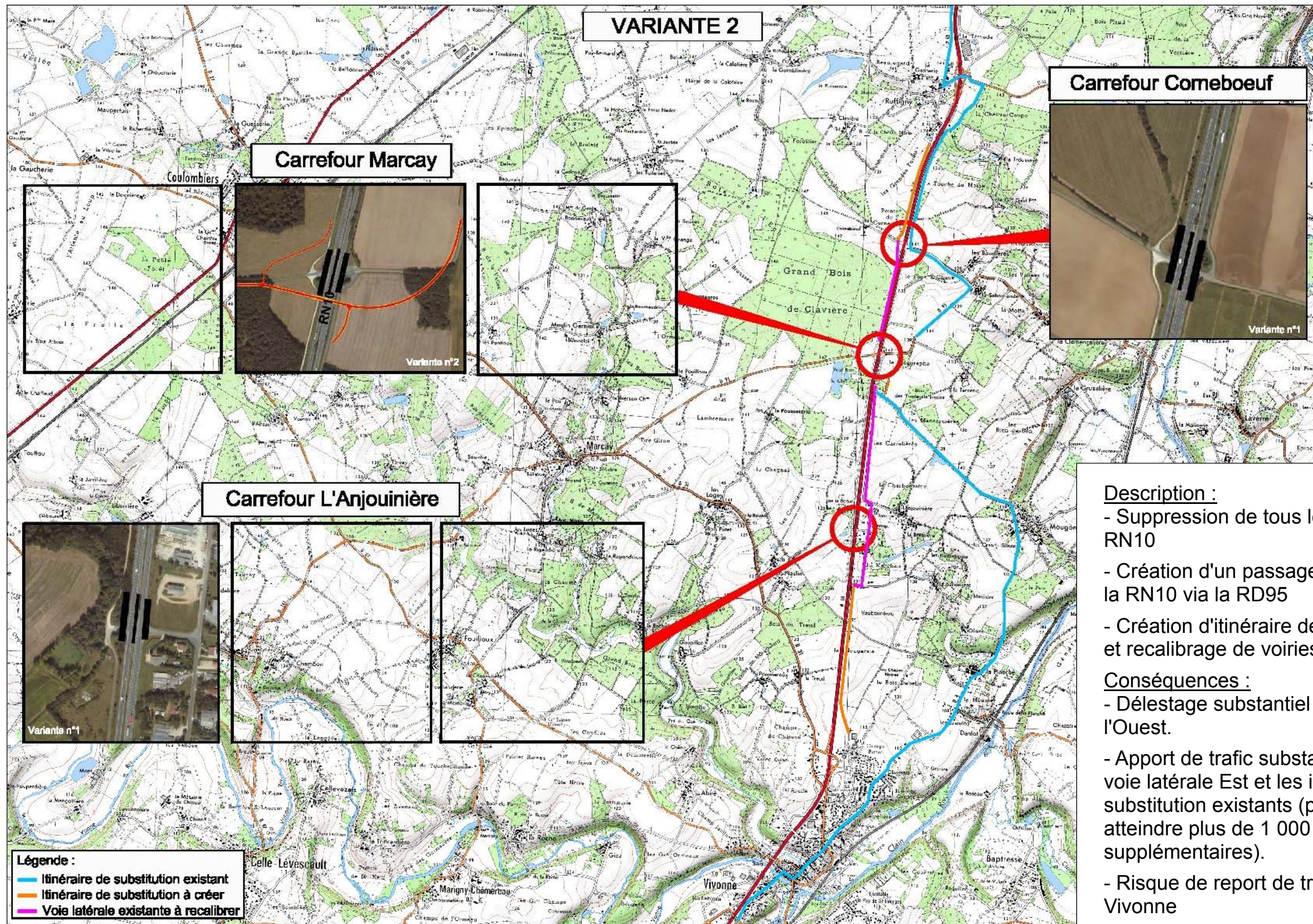
Les variantes étudiées cherchent essentiellement à déterminer des solutions contrastées de rétablissement des échanges entre la RN10.

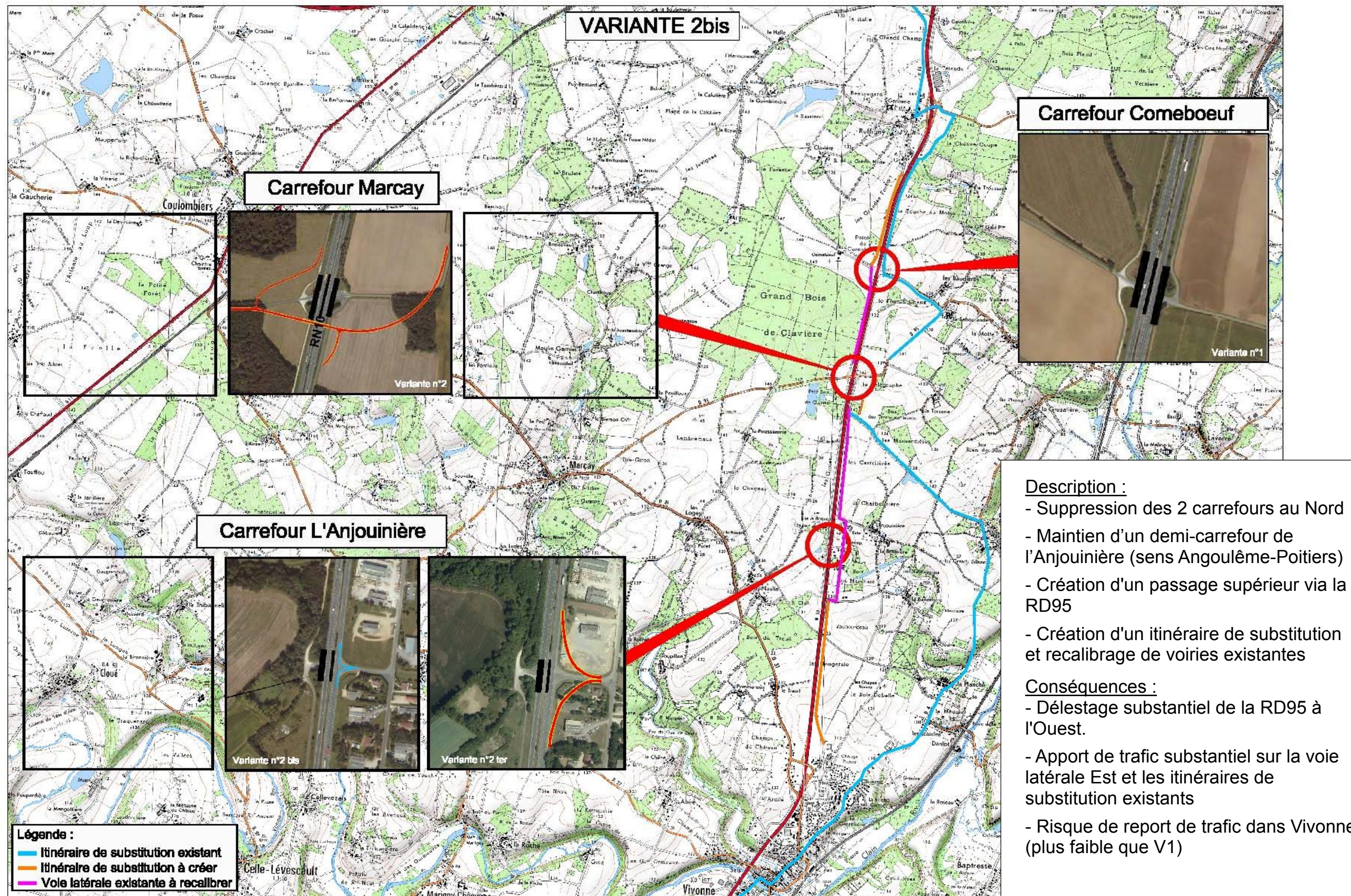
4 variantes ont été étudiées :

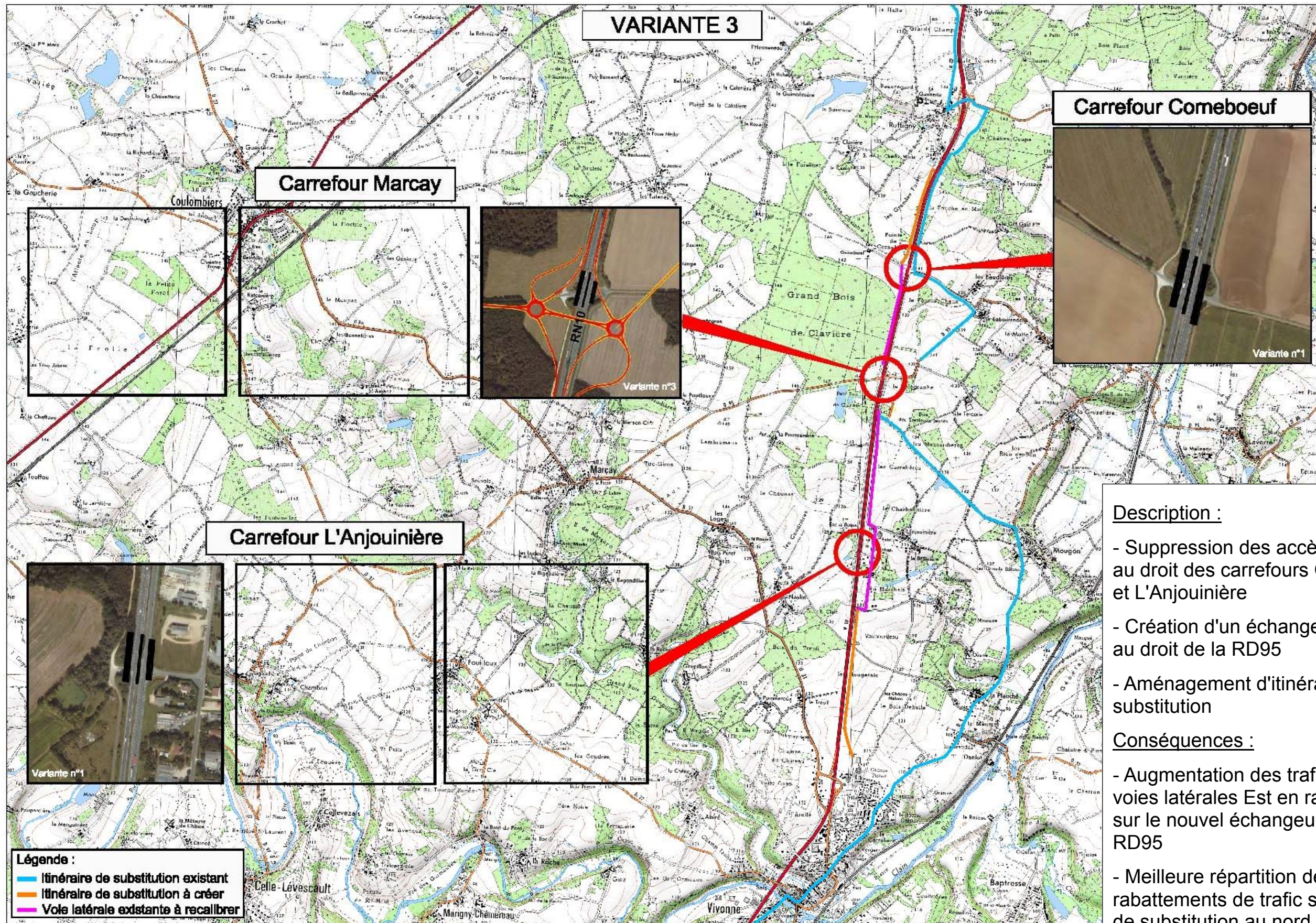
- Variante 1 : fermeture des trois carrefours à niveau
- Variante 2 : Passage supérieur de la RD95 sans échange avec la RN10, maintien de l'entrée-sortie au droit de la Zone d'Activités (ZA) de l'Anjouinière. La mise aux normes des bretelles de la RN10 engendre un impact fort sur la ZA de l'Anjouinière.
- Variante 3 : échangeur complet RD95/RN10 et fermeture des deux autres carrefours à niveau.

Le plan des variantes figure en suivant.









Description :

- Suppression des accès à la RN10 au droit des carrefours Comeboeuf et L'Anjouinière
- Création d'un échangeur complet au droit de la RD95
- Aménagement d'itinéraire de substitution

Conséquences :

- Augmentation des trafics sur les voies latérales Est en rabattement sur le nouvel échangeur avec la RD95
- Meilleure répartition des rabattements de trafic sur les voies de substitution au nord et au sud de la RD95

3.1.3. CARREFOURS SUD DE VIVONNE : SECTION VIVONNE-LES MINIÈRES-CHATILLON

3.1.3.1. PRESENTATION DES TRAFICS ACTUELS

Les Trafics Moyens Journaliers Annuel (TMJA) sur la section des carrefours Sud de Vivonne figurent en suivant :

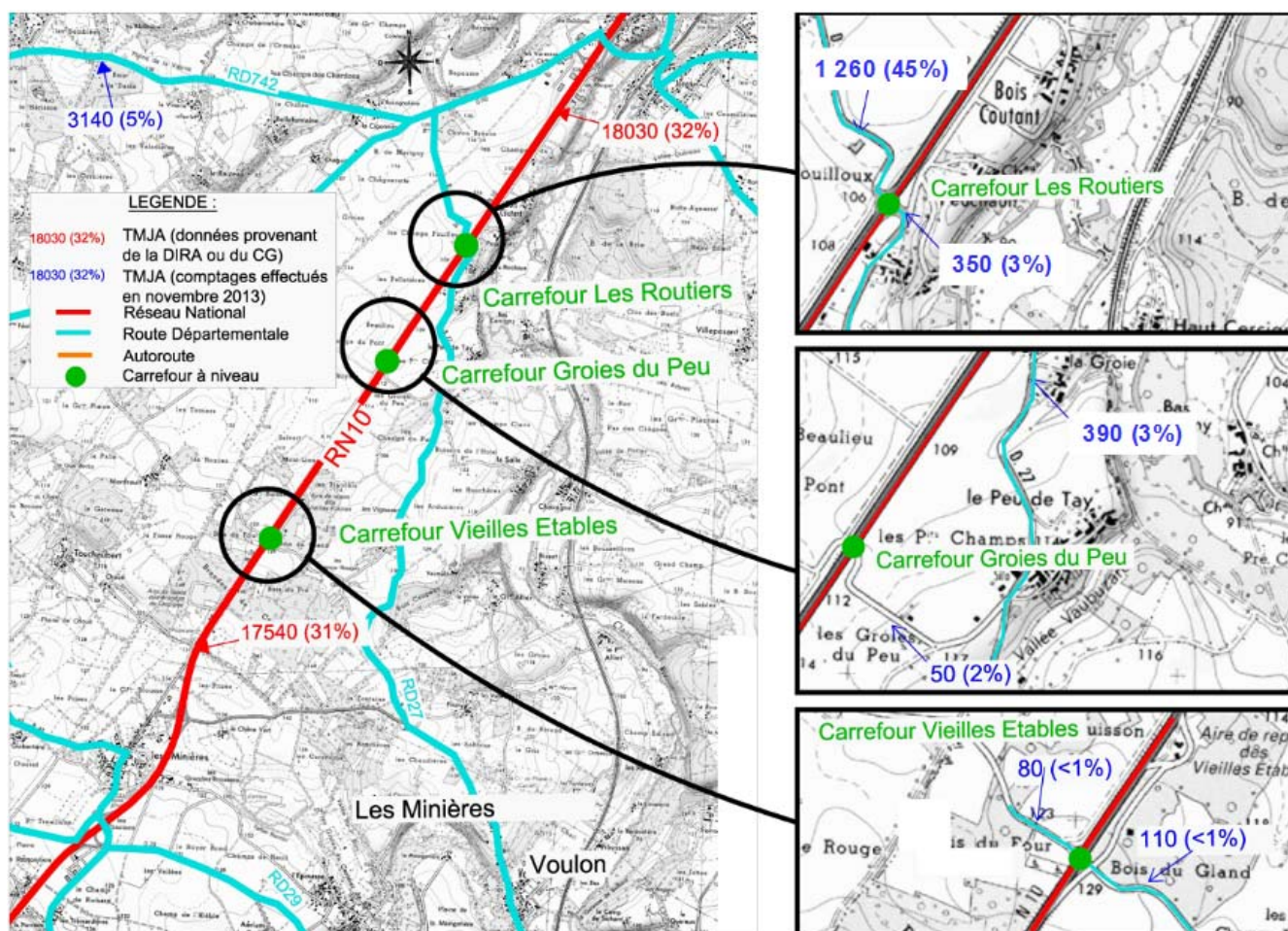


Figure 5: TMJA des Carrefours Sud Vivonne

3.1.3.2. PRESENTATION DES VARIANTES

L'opération consiste principalement en :

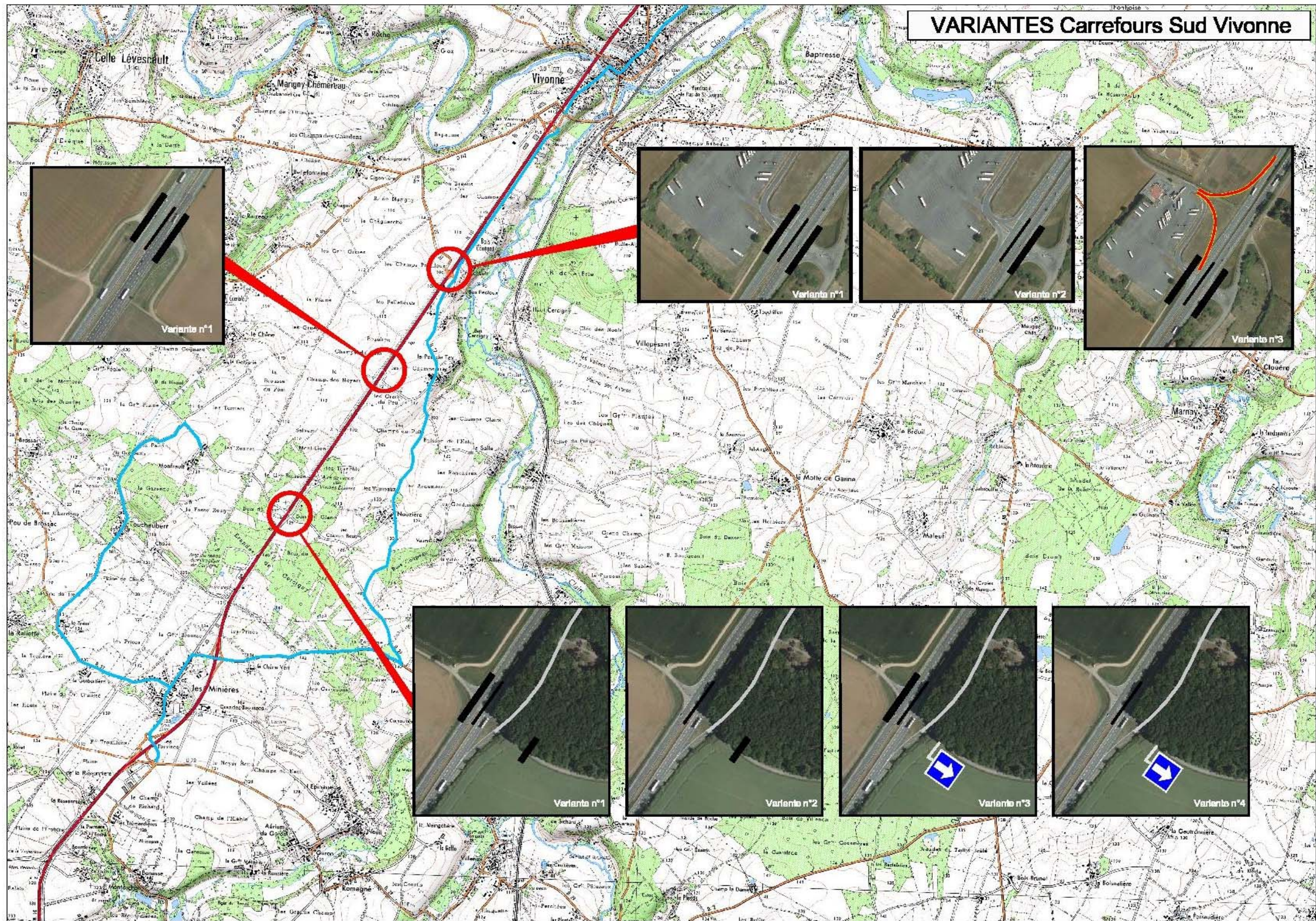
- La suppression de trois carrefours à niveau accompagnée du maintien éventuel d'échanges et du rétablissement des voies de communication

Les variantes étudiées cherchent au maximum à supprimer les carrefours à niveau au vu des faibles enjeux locaux. L'enjeu majeur reste lié au restaurant « Les Routiers » qui bénéficie aujourd'hui en quasi exclusivité d'un carrefour à niveau avec la RN10.

Les trois carrefours à niveau sont traités indépendamment :

- Carrefour avec la RD27 (Restaurant les Routiers). 3 variantes ont été étudiées : suppression du carrefour, maintien en l'état uniquement de l'entrée-sortie vers la RD27 sens nord-sud et aménagement aux normes de l'entrée-sortie vers la RD27 sens nord-sud.
- Carrefour central : seule sa suppression a été envisagée.
- Carrefour aire de repos des Vieilles Etables. 4 variantes ont été étudiées : suppression du carrefour, maintien de demi-échangeurs avec ou non maintien des mouvements avec la voie communale.

Le plan des variantes figure en suivant.



3.2. PROPOSITION DU MAITRE D'OUVRAGE DE LA VARIANTE A RETENIR

Les variantes envisagées par le maitre d'ouvrage figurent en sous-parties suivantes.

3.2.1. SECTION ECHANGEUR DE CROUTELLE-RN10/RD611 : VARIANTE 2

Pour mémoire, les objectifs à atteindre pour ce secteur sont les suivants :

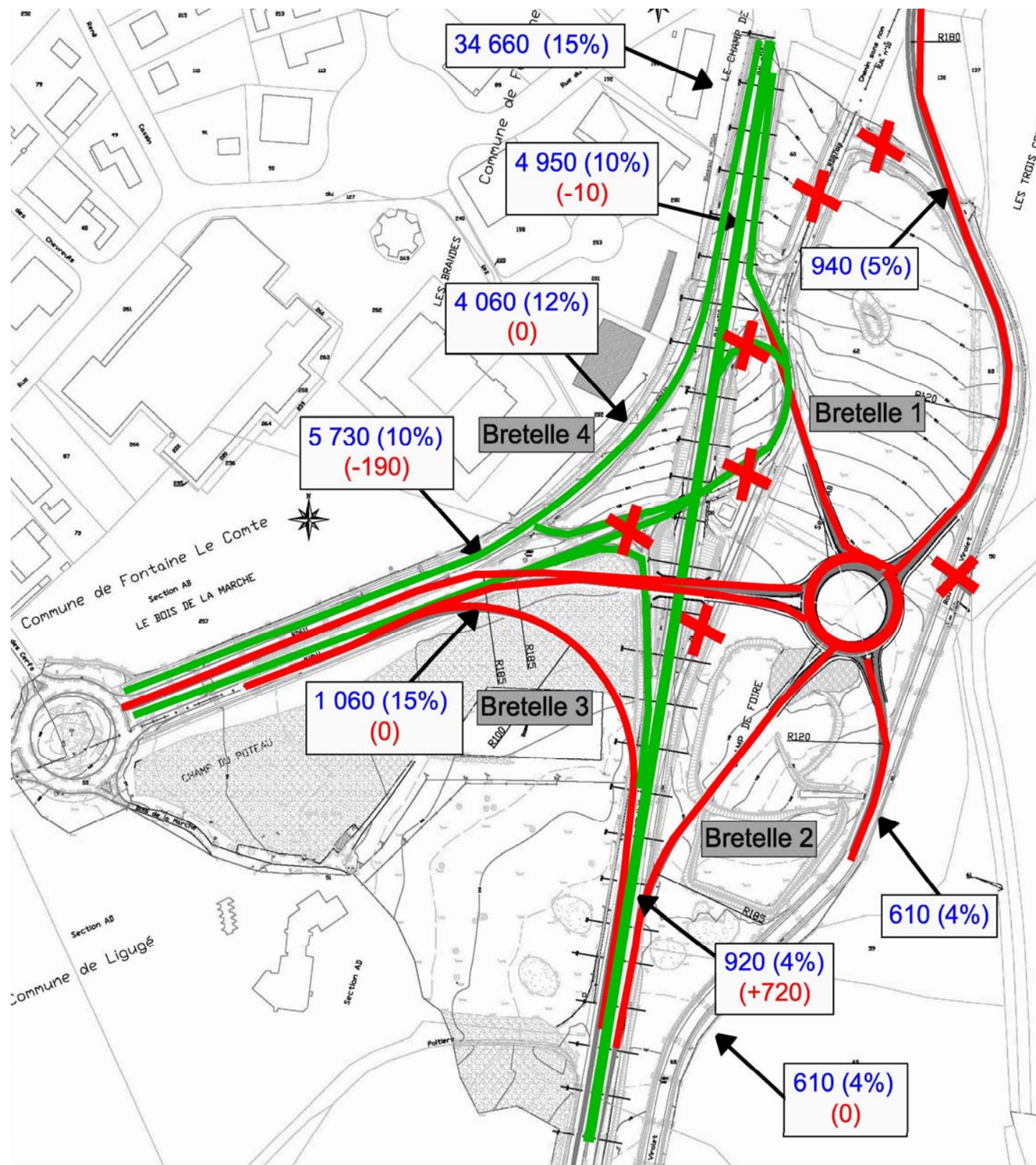
- ~ Suppression de la section résiduelle de la RN10 à 2*1 voies
- ~ Simplification des dispositifs d'échanges entre la RN10, la RD611 et les voiries locales
- ~ Prise en compte de la contrainte de préservation des infrastructures et de l'environnement de l'hôtel du Bois de la Marche (limitation de l'emprise sur la parcelle de l'hôtel)
- ~ Coût de l'aménagement.

La variante proposée est la variante 2.

Cette variante présente le projet intégrant au mieux les règles de conception des infrastructures routières et donc présente des conditions optimum de sécurité des usagers circulant sur les différentes bretelles de l'échangeur.

Le giratoire Est garanti une bonne interface entre la RD611 et la RN10 mais aussi avec le réseau secondaire (rue de Virolet). Dans cette configuration, la sortie de la RN10 dans le sens Sud-Nord se fait par une bretelle unique, gage d'une meilleure perception des directions pour les usagers ne circulant pas habituellement dans le secteur.

La variante 2bis présente globalement les mêmes caractéristiques. L'ajout d'un giratoire en partie Ouest garantit une insertion optimale de tous les usagers sur la RD611. Pour autant, cela aboutit à une succession de giratoires. Cette variante peut être regardée comme une option de la variante 2.



LEGENDE :

NB : Les pourcentages entre parenthèse sont la part de trafic Poids Lourds

Description :

- Reconfiguration totale de l'échangeur avec simplification des échanges
- Fermeture de la 2ème bretelle de sortie de la RN10 dans le sens sud-nord

Conséquences :

- Augmentation des trafics sur la bretelle de sortie Sud (+720 véh/j)
- Maintien des niveaux de trafics sur les autres axes par rapport à la situation actuelle

3.2.1. CARREFOURS NORD DE VIVONNE : SECTION RUFFIGNY-VIVONNE : VARIANTE 3

Ce secteur possède un point d'échange au sud avec l'agglomération de Vivonne et un au nord avec l'agglomération de Ruffigny. L'inter-distance entre ces points d'échanges est de 7 kilomètres.

Pour mémoire, les objectifs à atteindre pour ce secteur sont les suivants :

- *Amélioration des conditions de sécurité*
- *Simplification des échanges*
- *Réutilisation Optimale du réseau de voies existantes en rétablissement.*
- *Desserte efficace de la zone d'activité de l'Anjouinière.*

La variante proposée est la variante 3.

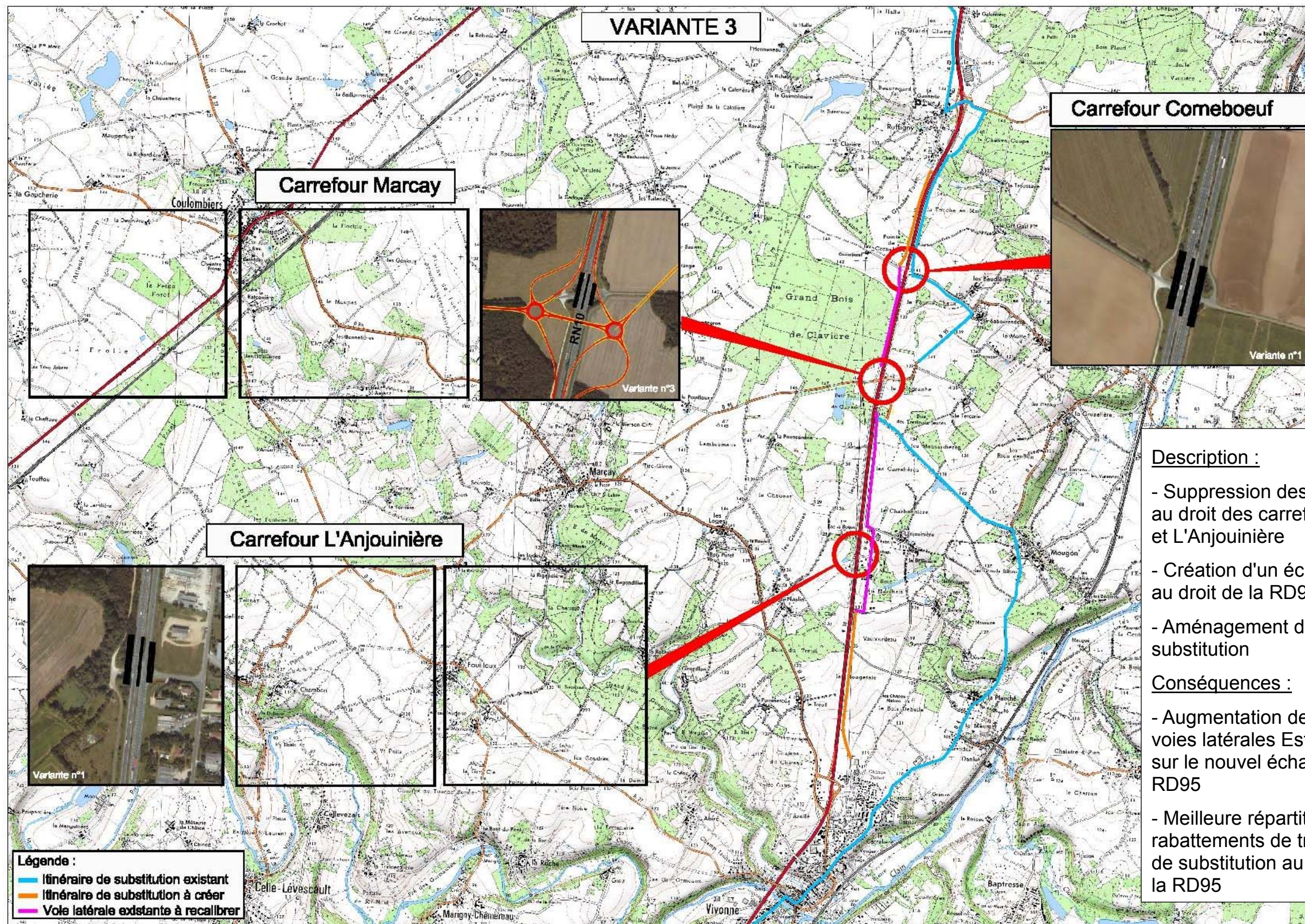
Au regard des volumes de trafic local modérés ou faibles sur chacun des carrefours et des risques pour l'ensemble des usagers (circulant sur la RN10, y entrant ou la quittant voire la traversant), la fermeture des carrefours existants est à rechercher. Et ce, moyennant que le report sur des itinéraires de substitution soit assuré et que le cas échéant, l'allongement des temps de parcours soit raisonnable.

Cependant, la conservation d'un point d'échange sur la section présente un optimum en termes de desserte et de maillage du territoire et de sécurité des usagers de la RN10. Le choix se porte sur le carrefour avec la RD 95 qui est un axe structurant et qui a une position centrale sur le secteur et pour lequel un échangeur complet sera construit.

Les carrefours de Corneboeuf et de l'Anjouinière sont fermés complètement.

La zone d'activité de l'Anjouinière est desservie à partir de l'échangeur avec la RD95 par une voie recalibrée, pour tenir compte du nouveau trafic routier.

Un itinéraire de substitution sera créé à l'Ouest de la RN10 depuis le carrefour de Corneboeuf pour permettre les circulations sur voie carrossable dans ce secteur.



Description :

- Suppression des accès à la RN10 au droit des carrefours Comeboeuf et L'Anjouinière
- Création d'un échangeur complet au droit de la RD95
- Aménagement d'itinéraire de substitution

Conséquences :

- Augmentation des trafics sur les voies latérales Est en rabattement sur le nouvel échangeur avec la RD95
- Meilleure répartition des rabattements de trafic sur les voies de substitution au nord et au sud de la RD95

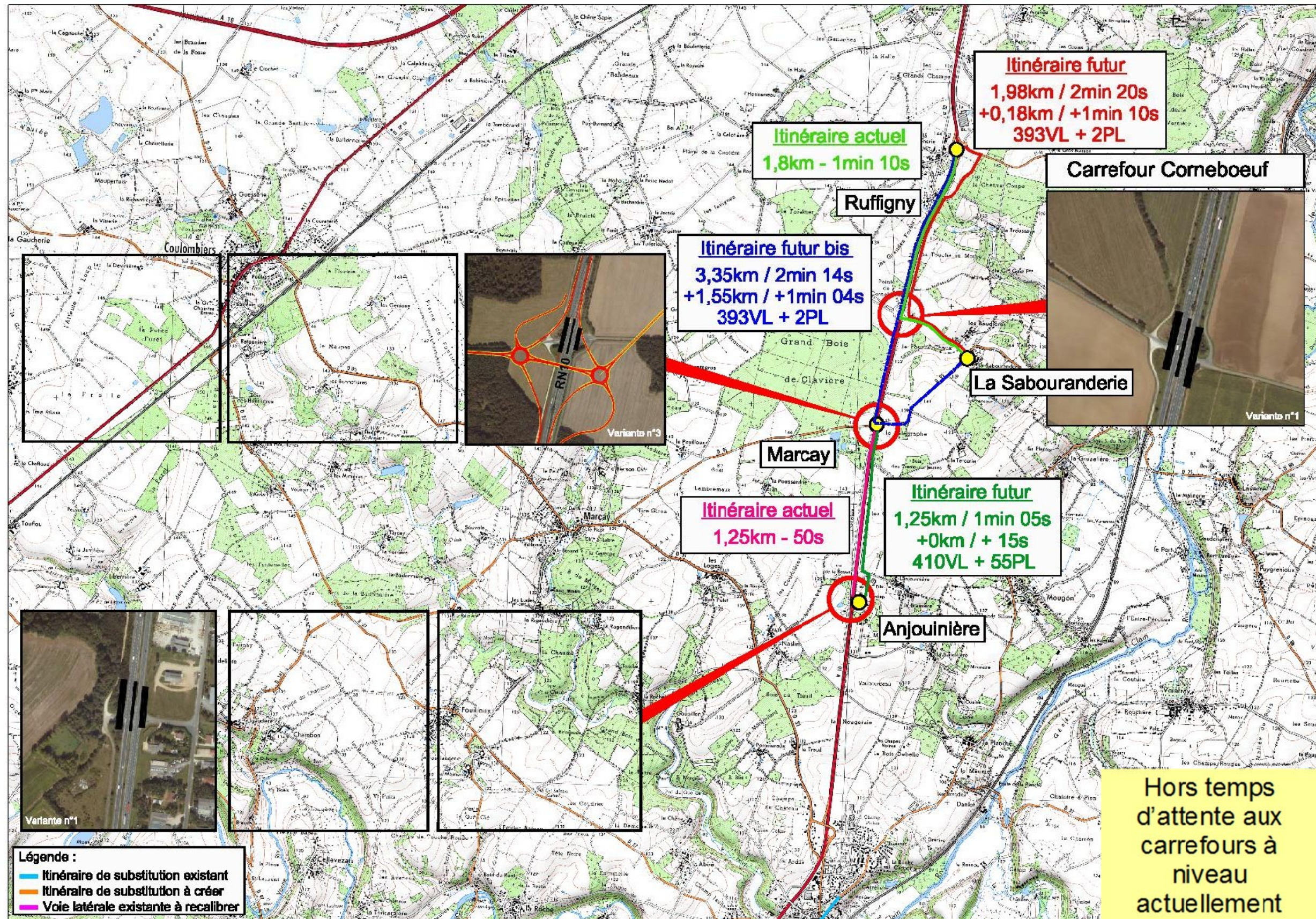


Figure 6: Exemples d'itinéraires de substitution

3.2.2. CARREFOURS SUD DE VIVONNE : SECTION VIVONNE-LES MINIERES-CHATILLON : VARIANTE 3

Ce secteur possède un point d'échange au sud avec l'agglomération des Minières et un au nord avec l'agglomération de Vivonne. L'inter-distance entre ces points d'échanges est de 6,5 kilomètres.

Pour mémoire, les objectifs à atteindre pour ce secteur sont les suivants :

- *Amélioration des conditions de sécurité*
- *Simplification des échanges*
- *Réutilisation Optimale du réseau de voies existantes en rétablissement.*

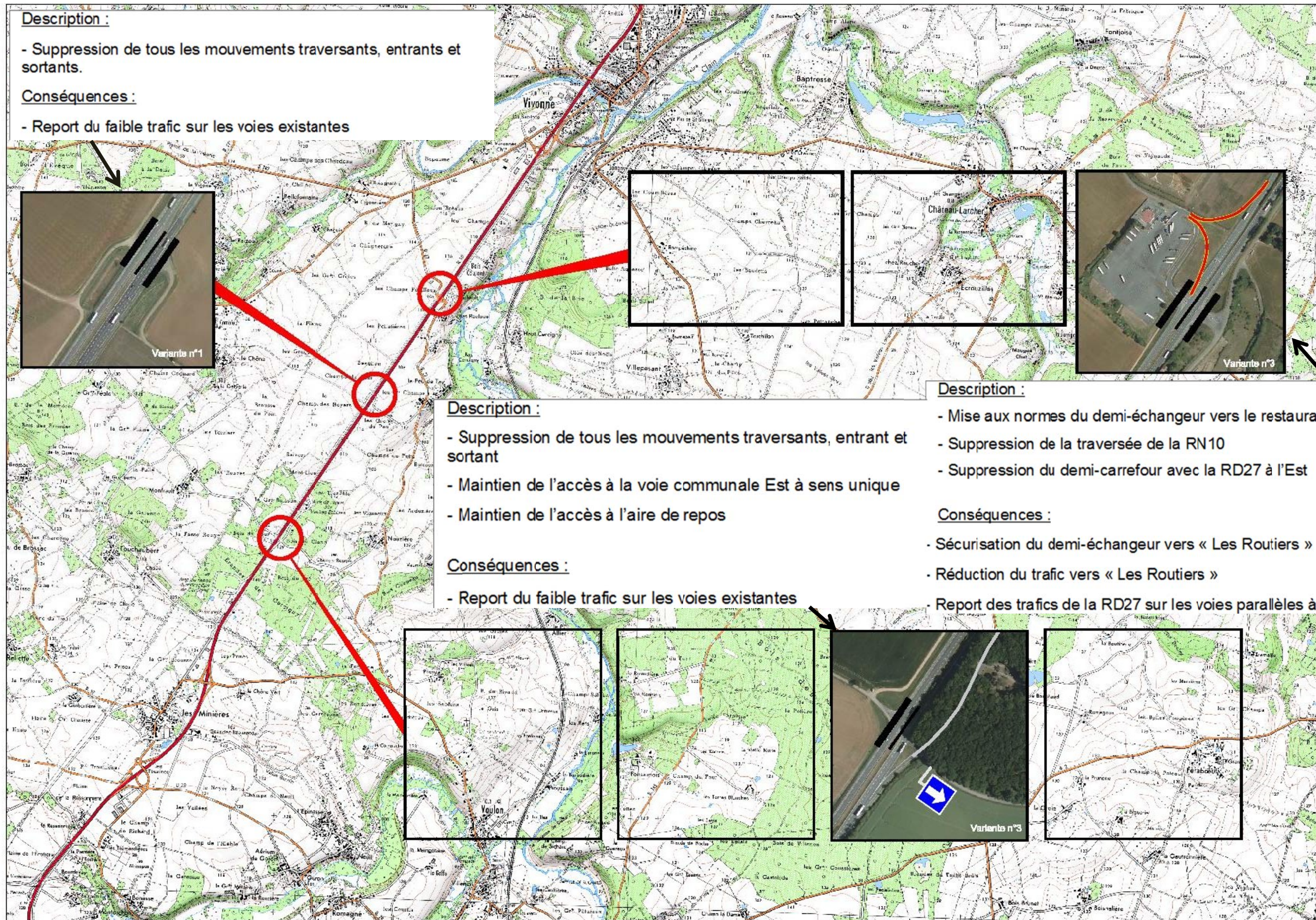
La variante proposée est la variante 3.

Au regard des volumes de trafic local faibles sur chacun des carrefours et des risques pour l'ensemble des usagers (circulant sur la RN10, y entrant ou la quittant voire la traversant), la fermeture des carrefours existants est à rechercher. Et ce, moyennant que le report sur des itinéraires de substitution soit assuré et que le cas échéant, l'allongement des temps de parcours soit raisonnable.

Il est à noter toutefois que le carrefour le plus au nord présente la particularité d'assurer la desserte d'une aire de stationnement pour les poids lourds et d'un restaurant.

Dans ce contexte, une fermeture complète du carrefour existant entraînerait un report du trafic poids-lourds, se rendant notamment sur l'aire de stationnement et au restaurant, vers l'échangeur situé plus au nord puis au travers de l'agglomération de Vivonne. Pour ces raisons, un nouveau demi-échangeur respectant les normes de conception routière est proposé uniquement côté ouest. En effet, la plus grande partie des échanges s'effectuent dans le sens Poitiers Bordeaux.

Par ailleurs, sur le carrefour le plus au sud, l'accès à l'aire de repos est maintenu. Puisque la traversée d'une aire de repos par un trafic routier est à proscrire, dans ces conditions, seul le maintien de l'accès à la voie communale depuis la RN10 peut être envisagé sous réserve d'une utilité avérée.



Description :

- Suppression de tous les mouvements traversants, entrants et sortants.

Conséquences :

- Report du faible trafic sur les voies existantes

Description :

- Suppression de tous les mouvements traversants, entrant et sortant
- Maintien de l'accès à la voie communale Est à sens unique
- Maintien de l'accès à l'aire de repos

Conséquences :

- Report du faible trafic sur les voies existantes

Description :

- Mise aux normes du demi-échangeur vers le restaurant « Les Routiers »
- Suppression de la traversée de la RN10
- Suppression du demi-carrefour avec la RD27 à l'Est

Conséquences :

- Sécurisation du demi-échangeur vers « Les Routiers »
- Réduction du trafic vers « Les Routiers »
- Report des trafics de la RD27 sur les voies parallèles à la RN10

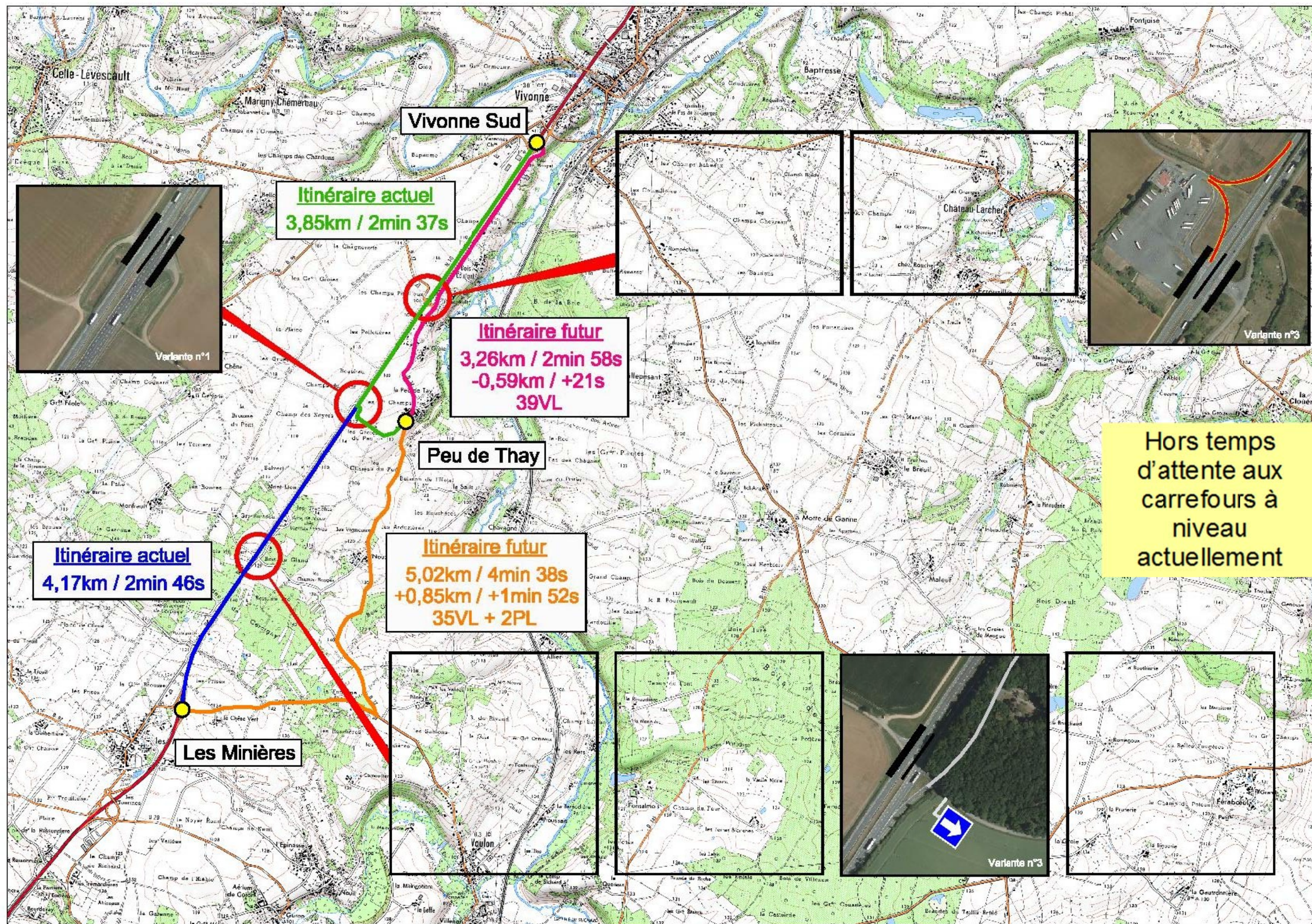


Figure 7 : Exemples d'itinéraire de substitution

4. ETAPES ULTERIEURES DU PROCESSUS DECISIONNEL

4.1. PLANNING DES ETUDES

Le calendrier prévisionnel sommaire de l'opération est le suivant :

- Etude d'impact-études préalables : de septembre 2013 au printemps 2015
- Concertation locale : automne 2014
- Approbation ministérielle du dossier d'études préalables : printemps 2015
- Concertation interservices au niveau local : printemps 2015
- Saisine de l'autorité environnementale : mi 2015
- Enquête publique : fin 2015
- Acquisitions foncières : à partir de 2016
- Travaux : à partir de 2016

4.2. BILAN DE LA CONCERTATION

Le bilan de la concertation synthétisera l'ensemble des avis et observations émis par le public (que ce soit sur les registres mises à disposition ou lors des réunions de concertation publique) et servira de point d'appui aux décisions pour les suites à donner au projet.

4.3. CONCERTATION INTER-ADMINISTRATIVE

La concertation inter-administrative (circulaire ministérielle du 5 octobre 2004) permet à l'Etat de vérifier la conformité du projet aux exigences des différentes réglementations qui en définissent le contenu ainsi que l'opportunité et la pertinence des mesures correctrices ou compensatoires.

La consultation se réalise à l'échelon local pour que les collectivités territoriales, administrations et organismes consultées pendant la phase de concertation sur le projet soient saisies pour avis avant la phase d'enquête publique proprement dite.

4.4. AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE SUR L'ETUDE D'IMPACT

L'Autorité Environnementale (AE), représenté par le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) est chargée d'émettre l'avis de l'Etat sur l'étude d'impact

L'avis émis au titre de l'Autorité Environnementale porte à la fois sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. En outre, il est vérifié que le dossier est complet (en particulier la présence de l'étude d'impact comportant les éléments prévus par la réglementation).

L'avis est un avis simple et est notifié au maître d'ouvrage dans les 3 mois suivant l'accusé de réception du dossier et il est alors joint au dossier d'étude d'impact.

4.5. ENQUETE PUBLIQUE

4.5.1. LE BUT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Le but de l'enquête publique est d'informer les citoyens de la nature du projet, ses effets bénéfiques attendus, ses impacts potentiels et de recueillir leurs observations. Le présent dossier permet aux personnes intéressées de connaître la nature, la localisation du projet et des travaux, les caractéristiques principales du projet ainsi que ses impacts sur l'environnement.

Les citoyens sont ainsi invités à formuler leurs observations et le cas échéant des propositions pour faire évoluer le projet. Ces éléments sont consignés sur des registres mis à leur disposition ou adressés, par courrier, au commissaire enquêteur ou à la commission d'enquête.

L'objectif de cette enquête est de présenter au public le projet et les conditions de son intégration dans le site. Elle doit également permettre au plus grand nombre de personnes de faire connaître leurs observations et d'apporter, ainsi, des éléments d'information utiles à l'appréciation de l'utilité publique du projet.

L'enquête publique est une procédure qui, d'une part, permet de confirmer le caractère d'utilité publique d'un projet et de vérifier que l'opération est élaborée en toute connaissance de cause et qui, d'autre part, a pour but de permettre une meilleure information des citoyens en ce qui concerne l'aménagement du cadre de vie et la protection de l'environnement.

L'information du public trouve ses fondements dans la nécessité d'expliquer et de faire comprendre les raisons qui ont conduit les pouvoirs publics à retenir le projet, tant du point de vue d'une bonne gestion administrative que de celui de la prise en compte des préoccupations environnementales.

4.5.2. UNE ENQUETE PUBLIQUE DITE UNIQUE

Le projet fera l'objet d'une enquête publique dite unique, selon les dispositions du Code de l'environnement. Elle regroupera :

- Une enquête visant à la déclaration d'utilité publique du projet (enquête relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement- article L.123-1 du Code de l'Environnement), qui permettra l'acquisition des terrains par voie éventuelle d'expropriation et emportera la mise en compatibilité éventuelle des documents d'urbanisme des communes concernées.
- Une enquête visant à l'obtention de l'autorisation du projet au titre de la protection des eaux et des milieux aquatiques (enquête Loi sur l'Eau, articles L.214-1 et Suivants du Code de l'Environnement).

Les décisions consécutives à l'enquête interviendront par arrêtés du préfet.

4.5.3. A L'ISSUE DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Le commissaire enquêteur établira son rapport et émettra un avis motivé dans un délai de 1 mois après la clôture de l'enquête, en précisant si celui-ci est favorable ou défavorable à l'utilité publique de l'opération. Cet avis sera transmis avec l'ensemble du dossier et des registres au Préfet chargé de centraliser les résultats de l'enquête.

Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme si besoin, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis par le Préfet au conseil municipal. Si celui-ci ne s'est pas prononcé dans un délai de deux mois, il est réputé avoir donné un avis favorable.

Le Préfet adresse, dès leur réception, copie du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur à l'expropriant, au président du tribunal administratif et à la mairie (article R.11-14-15 du code de l'expropriation).

Enfin, pendant un an à compter de la clôture de l'enquête, le rapport du commissaire enquêteur restera à la disposition du public dans chaque mairie où se sera déroulée l'enquête, ainsi que dans la Préfecture du département concerné.

4.6. DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

Au terme des procédures d'enquête publique, la déclaration d'utilité publique de l'opération et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées seront prononcées par arrêté du Préfet et elles seront publiées au recueil des actes administratifs.

En cas de contestation, l'acte déclaratif d'utilité publique pourra faire l'objet d'un recours devant le Tribunal Administratif, dans un délai de deux mois à compter de sa dernière date de publicité.

L'acte déclaratif d'utilité publique pourra comporter des prescriptions particulières destinées à réduire ou à compenser les conséquences dommageables de tout ou partie des ouvrages projetés en faveur de l'environnement. Cette possibilité découle de l'article 4 de la loi 95-101 du 2 février 1995 et de l'article L23-2 du code de l'expropriation.

Le projet déclaré d'utilité publique doit être conforme au projet soumis à l'enquête, sont acceptées toutefois des modifications mineures concernant le tracé ou encore des évolutions non substantielles prenant en compte des observations recueillies au cours de l'enquête publique. En revanche, dans l'hypothèse où des modifications substantielles affecteraient l'économie générale du projet soumis à l'enquête, une nouvelle enquête serait nécessaire.