



RD 117

PROJET DE CONTOURNEMENT DE MANE

DOSSIER DE CONCERTATION

Mars 2018



1. CONCERTER POUR CONCEVOIR LE PROJET, ENSEMBLE.....	2
1.1. L'OBJET DE LA CONCERTATION	2
1.2. LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION	2
1.3. LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION	3
1.4. LES ACTEURS DU PROJET	4
1.5. LE DÉROULEMENT PRÉVISIONNEL DE L'OPÉRATION	5
2. POURQUOI CRÉER UNE DEVIATION DE LA RD117 A MANE ?.....	6
3. LE PROJET ET LE TERRITOIRE	8
3.1. LES ACTIVITÉS HUMAINES	9
3.2. L'ACOUSTIQUE	10
3.3. LE PAYSAGE	11
3.4. LA QUALITÉ DE L'AIR	15
3.5. LA FAUNE ET LA FLORE	15
3.6. LA RESSOURCE EN EAU.....	16
4. LE PROJET SOUMIS À LA CONCERTATION	18
4.1. FOCUS SUR LA DÉMARCHE	18
4.2. LES VARIANTES ENVISAGÉES	22
5. APRES LA CONCERTATION.....	27
5.1. LES PROCHAINES ÉTAPES	27
5.2. LE POINT SUR LES PROCÉDURES À VENIR.....	28

1. CONCERTER POUR CONCEVOIR LE PROJET, ENSEMBLE

1.1. L'OBJET DE LA CONCERTATION

La présente concertation publique concerne le projet de déviation de la RD117 permettant un contournement du centre-ville de Mane. Sous l'égide du Président du Conseil départemental de Haute-Garonne, elle est organisée par le Conseil départemental en tant que gestionnaire de la RD117 et elle s'inscrit dans la continuité des études et réunions menées avec le conseil municipal de Mane ainsi qu'avec les différents acteurs locaux.

1.2. LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

La concertation publique a pour objectifs :

- de communiquer au public les informations relatives au projet de déviation de la RD117,
- d'être à l'écoute, d'échanger et de recueillir les observations du public.

COMPRENDRE CE QU'EST UN DOSSIER DE CONCERTATION

CE QU'IL EST

C'est un document de synthèse sur les différentes études déjà réalisées ou en cours. Il se veut accessible au plus grand nombre. Il est destiné à introduire le dialogue après avoir rappelé le contexte et exposé l'opportunité du projet dans le cadre plus général des déplacements sur le secteur du projet.

CE QU'IL N'EST PAS

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.

Décrite par l'article L103-2 du Code de l'urbanisme et L121-16 du code l'environnement, la concertation est une étape essentielle l'élaboration d'un projet. Elle permet de définir ensemble un aménagement et de le partager avec le plus grand nombre, au bénéfice du territoire et des citoyens.

1.3. LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

Les modalités de la concertation publique ont été fixées par le Conseil départemental en liaison avec la commune de Mane.

La concertation se déroulera **du 19 mars au 13 avril 2018**.

Durant cette période, toutes les personnes intéressées par le projet, c'est-à-dire les riverains, les élus, les usagers de la RD117 et des réseaux locaux, les acteurs des mondes économique, agricole et associatif... sont invitées à s'informer et à donner leur avis sur le projet soumis à la concertation, notamment sur les cinq solutions proposées pour la création de la future déviation.

Pour vous informer (Moyens d'informations) :

- Réunion publique : le **5 avril à 20h à la salle des fêtes de MANE, rue du Pré commun.**
- Flyer informatifs
- Site internet : cd31.net/mane
- Permanences en mairie :
 - A **Mane**, 6 Place de la Vierge, 31260 Mane :
Du lundi au mardi : de 09h00 à 12h00,
Le mercredi : de 09h00 à 12h00 et de 14h00 à 17h00, Le
jeudi : de 09h00 à 12h00

Le vendredi : de 09h00 à 12h00 et de 14h00 à 17h00

- A **His**, Mairie, 31260 His :

Le lundi : de 17h30 à 19h30

Le mercredi : de 17h30 à 19h30

- A **Salies-du-Salat**, Place de l'Hôtel-de-Ville, 31260 Salies-du-Salat :

Du lundi au mercredi : de 08h00 à 12h00 et de 13h30 à 16h30

Le jeudi : de 08h00 à 12h00

Le vendredi : de 08h00 à 12h00 et de 13h30 à 16h30

Pour vous exprimer (Moyens d'expression) :

- Dans le registre dématérialisé sur le site internet :
cd31.net/mane
- En réunion publique du 5 avril 2018 à 20h à la salle des fêtes de MANE
- Dans le registre papier disponible lors des permanences en mairie (voir ci-dessus pour les horaires)

1.4. LES ACTEURS DU PROJET

Le Conseil départemental de la Haute-Garonne

Le Conseil départemental prend en charge l'entretien, la sécurisation et la modernisation des routes départementales (6 138 km de voies et 1840 ouvrages d'art). Il participe au financement de nouvelles infrastructures pour faire face à la croissance des flux routiers ou aux problématiques de sécurisation des axes à flux importants.

Le conseil municipal de la commune de Mane

Le projet concerne directement la commune de Mane qui sera la principale bénéficiaire du projet (amélioration du cadre de vie et sécurisation du centre-ville). Elle est donc un acteur fondamental du projet permettant de définir, en première approche, les attentes et les spécificités du territoire.

UN PROCESSUS DE CONCERTATION CONTINU

Le processus de concertation avec les partenaires a débuté bien en amont de la phase de concertation publique. En effet, dans le cadre des études, le Conseil départemental travaille en étroite collaboration avec le conseil municipal de Mane, concerné par le projet, et qui s'est fait le relais des demandes locales.

Ainsi, le projet soumis à l'avis du public dans le cadre de la concertation publique et notamment les variantes proposées, ont fait l'objet d'un consensus préalable entre le Conseil Général et les collectivités locales.

1.5. LE DÉROULEMENT PRÉVISIONNEL DE L'OPÉRATION



Après la concertation publique, un bilan de la concertation sera élaboré par le Conseil départemental. Ce document a pour but de restituer les échanges et propositions du public qui viendront enrichir les études qui seront engagées après la concertation, préalablement à l'enquête publique. Il sera rendu public sur le site Internet du département.

L'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique programmée fin 2018 permettra au public de s'exprimer une nouvelle fois sur les caractéristiques du projet.

2. POURQUOI CRÉER UNE DEVIATION DE LA RD117 A MANE ?

Le Conseil départemental de la Haute-Garonne a engagé au début des années 2000 l'étude d'un programme d'aménagement routier entre l'A64, au niveau de Montsaunès, et l'Ariège, au niveau du pont de Lacave. Les premières études, qui prévoyaient un doublement du trafic routier à l'horizon 2012 ont conduit à envisager une succession de déviations de tous les villages traversés par la RD 117 en Haute Garonne :

- par une route à 2 x 2 voies sur His et Castagnède en empruntant le tracé de l'ancienne voie ferrée BousSENS–St-Girons ;
- par une 2 x 1 voie au niveau de Montsaunes et Mane.

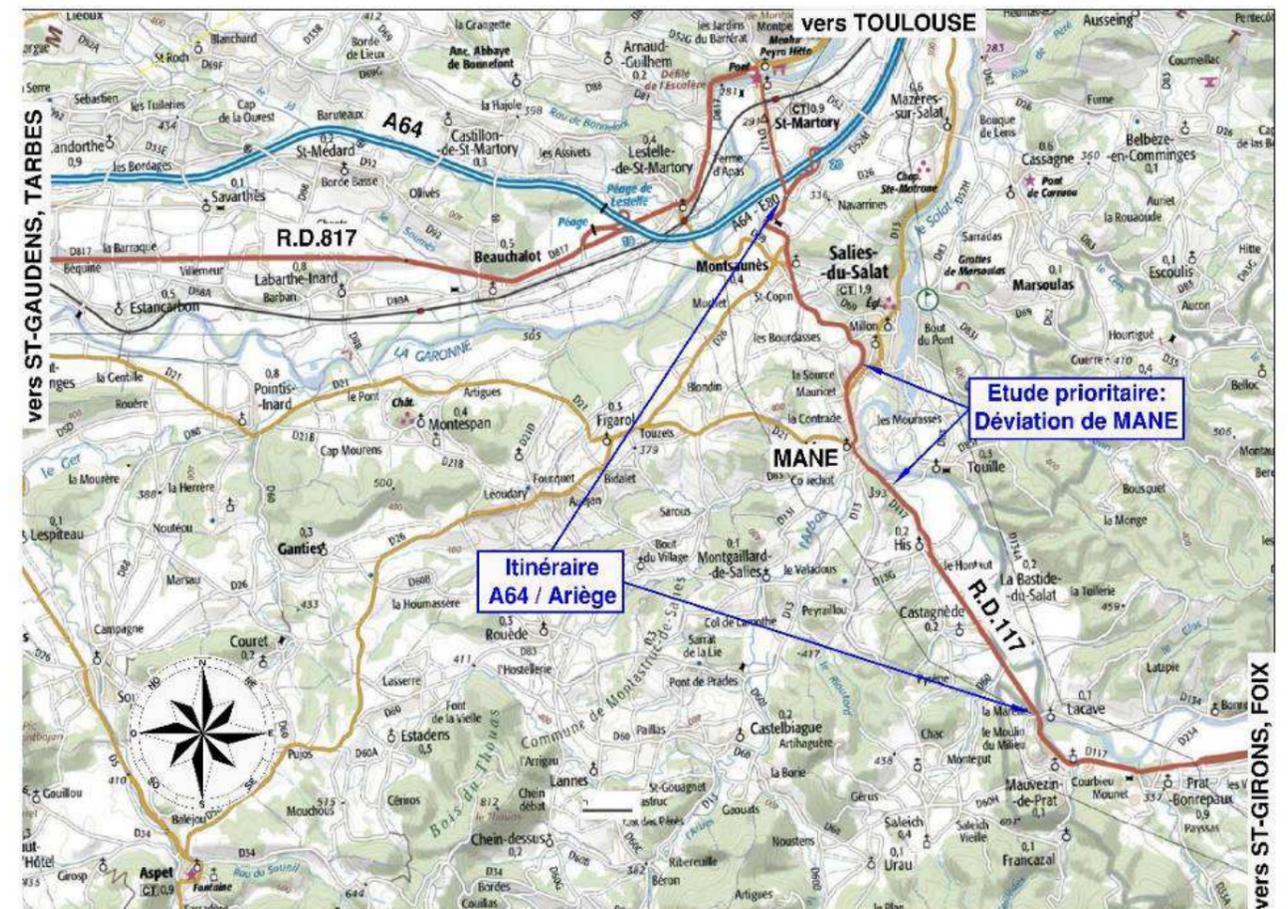
Contrairement aux prévisions, le trafic a amorcé à partir de 2006 une légère diminution. Les caractéristiques géométriques des déviations initialement fixées à 2 x 2 voies sont donc surdimensionnées au regard de la réalité du trafic.

Dans le même temps, c'est sur la partie la plus agglomérée de l'itinéraire, Mane, que les enjeux de sécurité se sont révélés les plus importants.

On peut rappeler en effet que des accidents mortels s'y sont produits ces dernières années.

La RD117 est également source de nuisances, avec un trafic poids lourds conséquent qui transite par le centre bourg dans un habitat dense ainsi qu'un trafic de transit soutenu en été, lié à l'attractivité touristique du secteur.

Le Conseil départemental a voulu traiter cette priorité sur l'itinéraire entre l'A64 et l'Ariège.



Le Conseil départemental de la Haute-Garonne a recherché des tracés adaptés à ces nouvelles contraintes et compatibles avec une géométrie de plateforme à 1 x 2 voies cohérente avec ce niveau de trafic.

Les enjeux liés à la traversée de l'agglomération de Mane sont donc identifiés en suivant :

- Un trafic stable mais chargé, avec une forte proportion de poids lourds et des pics de circulation (7300 véhicules/jour avec 6 à 8% de poids lourds) ;
- Des carrefours qui nuisent à la sécurité et à la fluidité du trafic principal :
 - carrefour à feux à Mauricet, fonctionnement complexe pour l'utilisateur → un accident répertorié,
 - un giratoire aux caractéristiques géométriques non fonctionnelles pour l'Intermarché,
 - avec la RD21 et la RD83 au centre-ville visibilité réduite et mauvaise giration des poids-lourds,
 - carrefour à feux avec les RD13 et 13C au centre-ville, → un accident répertorié,
 - avec tourne à gauche en courbe pour la RD13J → un accident répertorié,
 - avec la RD83 au sud vers Touille, avec risques de chocs en cisaillement.

- La sécurité, avec une accidentologie marquée, des mouvements de piétons et des accès directs des riverains dont certains sont dépourvus de visibilité.
- Les nuisances sonores sur l'ensemble de la traversée avec un bâti à vocation d'habitat qui borde la RD117 existante de part et d'autre.

Devant ces constats, le Conseil départemental de la Haute-Garonne a souhaité traiter en priorité la section d'itinéraire correspondant à cette traversée en y intégrant un carrefour au sud avec la RD 83 desservant Touille, ainsi que des points d'échange avec le centre-ville.

La déviation de Mane présente donc un intérêt certain pour trois enjeux :

- **enjeu de sécurité,**
- **enjeu de nuisances pour les riverains,**
- **et enjeu de fluidité du trafic.**

Le projet doit répondre à ces priorités.

3. LE PROJET DE DEVIATION ET LE TERRITOIRE

Les études techniques ont été menées en s'appuyant sur différentes sources en particulier :

- la consultation des administrations,
- l'examen de la cartographie, de la bibliographie et des documents d'urbanisme disponibles,
- des mesures, reconnaissances et visites de terrain.

L'objectif est de connaître précisément l'environnement du projet afin de considérer toutes les caractéristiques du territoire, en particulier les activités humaines et le cadre de vie, l'acoustique, la qualité de l'air, le paysage, la ressource en eau et la faune et la flore.

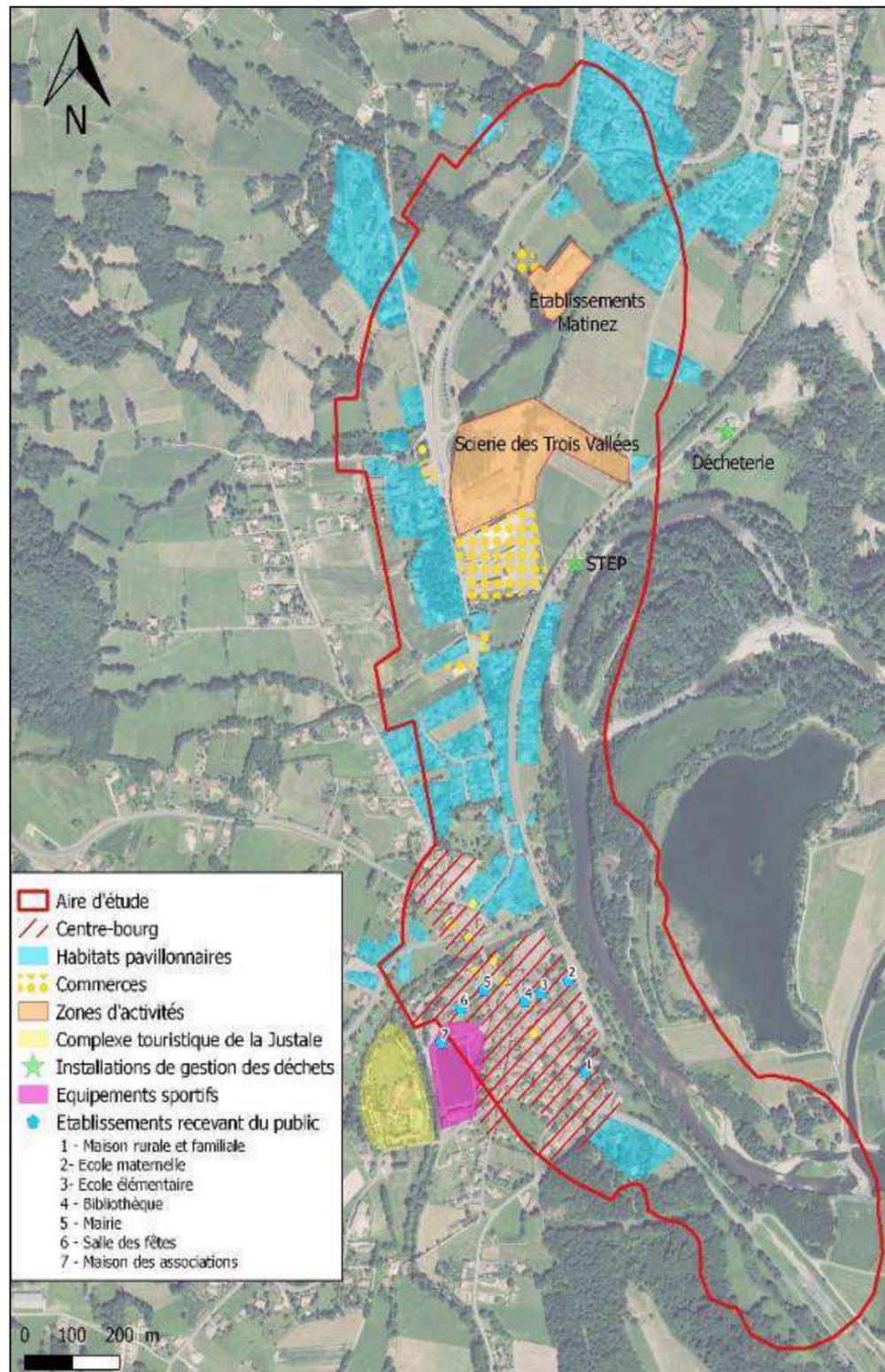
Le Département de la Haute Garonne s'engage dans la démarche « **Éviter, Réduire, Compenser** » établie par le ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer et renforcée par le Grenelle de l'environnement. Il s'agit, dès la conception du projet, d'équilibrer pertes et gains pour maintenir l'environnement dans un état équivalent ou meilleur que celui observé avant la réalisation du projet. Cette démarche est appliquée dès la conception du projet pour assurer la meilleure intégration possible dans le territoire.

3.1. LES ACTIVITÉS HUMAINES

L'occupation des sols du périmètre d'étude est partagée entre les parcelles agricoles et l'environnement urbain de Mane composé du centre-ville et de lotissements. Quelques maisons isolées sont également présentes. Le projet doit prendre en compte ces caractéristiques afin de s'intégrer de la meilleure façon possible dans le territoire en limitant l'impact sur les terres agricoles tout en veillant à préserver le cadre de vie des riverains, notamment par rapport aux établissements sensibles tel que les écoles primaires et élémentaires.

Les activités économiques du secteur, telles que la Scierie des 3 Vallées, les commerces et les installations touristiques (hôtel, restaurants, complexe touristique de la Joustale) ont également été identifiées dans la réflexion d'intégration du projet dans l'environnement local.

L'environnement du projet recoupe plusieurs infrastructures routières : la RD13, qui relie au nord Salies-du-Salat et qui relie au sud Mane à Catesbiague, la RD13I qui relie Mane à Montgaillard-de-Salies, la RD83 qui relie Mane à Rouede et la RD21 qui relie Mane à Figarol. De nombreux accès privés aux habitations ou lotissement jalonnent également la RD117. Chaque raccordement fait l'objet d'une étude approfondie dont les caractéristiques seront présentées lors de l'enquête publique finale prévue en 2018.



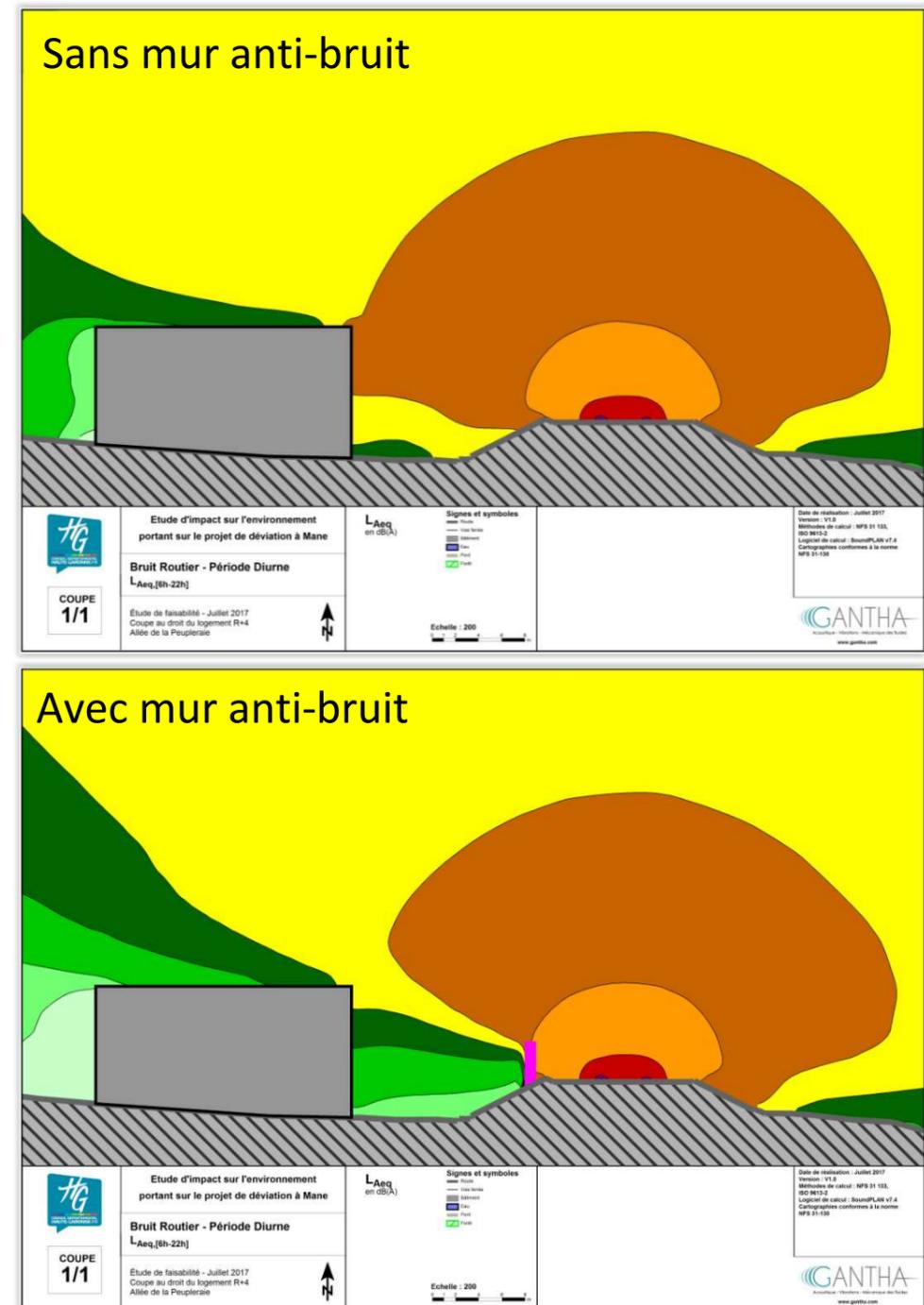
3.2. L'ACOUSTIQUE

Dans le cadre des études préalables à la concertation, un état des lieux initial a été réalisé par des spécialistes pour caractériser le bruit ambiant.

Aussi, actuellement, la RD117 est identifiée comme la principale source de bruit à Mane, avec des secteurs présentant des niveaux de bruits non-modérés dans le centre-bourg.

L'objectif du projet est d'**atteindre un niveau modéré partout en zone habitée (notamment au niveau de l'école)** et ainsi diminuer le nombre de personnes exposés au bruit par rapport à l'existant. Cet objectif pourra être atteint grâce à :

- La répartition du trafic sur plusieurs axes ;
- L'amélioration de la fluidité du trafic, une circulation continue étant moins bruyante qu'une circulation avec arrêts, redémarrages, bouchons, ralentissements...
- La pose de murs anti-bruit le long de la nouvelle-voie, au niveau des habitations.



Décibels + -

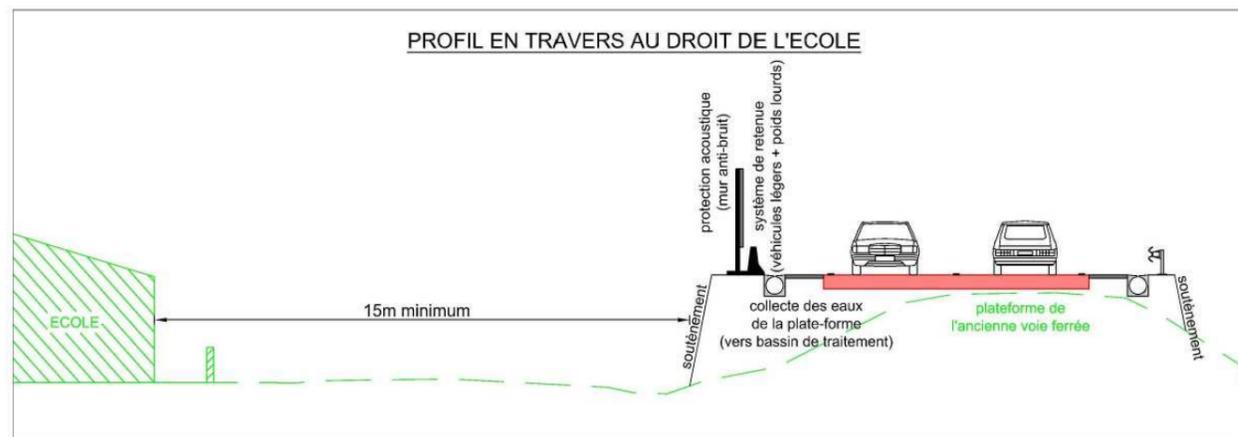
Modélisation de dispersion du bruit avec et sans mur anti-bruit

3.3. LE PAYSAGE

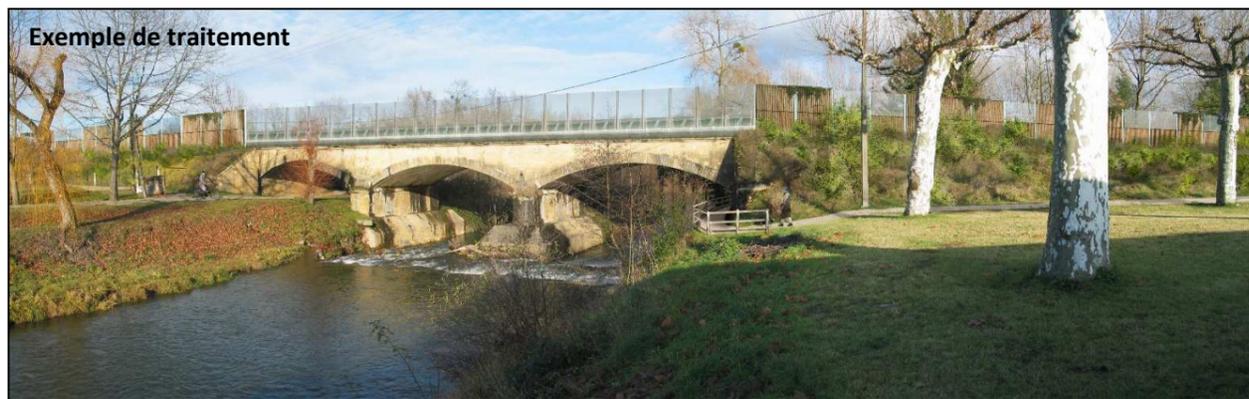
L'objectif est d'accompagner l'aménagement par la mise en place de mesures visant à mettre en valeur le nouvel axe tout en l'intégrant au territoire dans lequel il s'insère.

Une attention particulière est portée à l'intégration des dispositifs de protections acoustiques que sont les murs anti-bruit.

Intégration du projet au niveau de l'école avec la pose d'un mur anti-bruit en haut du talus



Intégration du projet par rapport aux berges de l'Arbas et aux cheminement piétons existants



Mise en place de brises vue pour maintenir le cadre naturel des berges de l'Arbas et aménagement des passages sous le pont pour maintenir les circuits piétons et cyclables de promenade existants.

Intégration du projet par rapports aux berges du Salat et aux cheminement piétons existants



Mise en place de brises vues coté Salat pour maintenir le cadre naturel des berges du Salat et aménagement de passages sous le pont et d'une passerelle le long du pont, pour maintenir les circuits piétons et cyclables de promenade existants.

Intégration dans le centre-ville et au niveau des dessertes des commerces au nord



Réaménagement du carrefour à feux à Mauricet avec l'intégration d'un bassin de collecte des eaux pluviales



3.4. LA QUALITÉ DE L’AIR

Actuellement, le trafic sur la RD117 est la principale source de pollution atmosphérique au niveau de Mane, avec une part importante liée au trafic de poids-lourds.

Actuellement, les arrêts fréquents et les embouteillages d’été, à chaque intersection et aux passages piétons, sont des sources de majoration de la pollution de l’air.

Le projet de déviation de Mane n’a pas pour vocation à augmenter le trafic routier. Aussi la pollution atmosphérique liée à celui-ci ne devrait pas augmenter par rapport à la situation sans déviation.

De plus, le report d’une grande part du trafic de transit sur le nouvel axe routier, qui offre des conditions de circulation limitant les accélérations et décélérations, va permettre de fluidifier le trafic et donc de diminuer la pollution de l’air.

Les études relatives à la qualité de l’air seront réalisées et intégrées dans le dossier d’enquête préalable à la déclaration d’utilité publique.

3.5. LA FAUNE ET LA FLORE

Le Conseil départemental a fait réaliser une étude spécifique sur les milieux naturels afin de recenser les espèces présentes sur le territoire du projet et caractériser la richesse écologique du site. Les inventaires ont débuté en mai 2017 et s’achèveront en mars 2018, afin d’observer les espèces sur un cycle biologique complet. Ces études seront présentées dans l’étude d’impact finale, qui sera réalisée après la concertation.

Ces études du milieu naturel ont d’ores et déjà révélé :

- la présence de zones humides,
- un contexte écologique sensible concernant les berges et le cours du Salat,
- et des continuités écologiques à maintenir le long des cours d’eau notamment.

L’intégration des sensibilités environnementales aux réflexions de définition du projet ont d’ores et déjà permis d’éviter des zones sensibles, le projet évite notamment les zones humides.

Après l’étape de concertation publique, des études viseront à définir précisément quelles mesures spécifiques seront à mettre en œuvre pour assurer la préservation de la faune et de la flore. Le calendrier des travaux sera par exemple adapté aux sensibilités identifiées (évitement des périodes de

reproduction des oiseaux, des amphibiens, des poissons migrateurs...).

3.6. LA RESSOURCE EN EAU ET MILIEUX AQUATIQUES

Le périmètre d'étude du projet est traversé par deux cours d'eau principaux : le Salat et son affluent l'Arbas. Ces masses d'eau présentent de bons états écologiques et chimiques.

Le projet est également concerné par la nappe d'eau souterraine des alluvions du Salat, en bon état.

Deux zones de captages d'eau potable concernent la nappe alluviale du Salat :

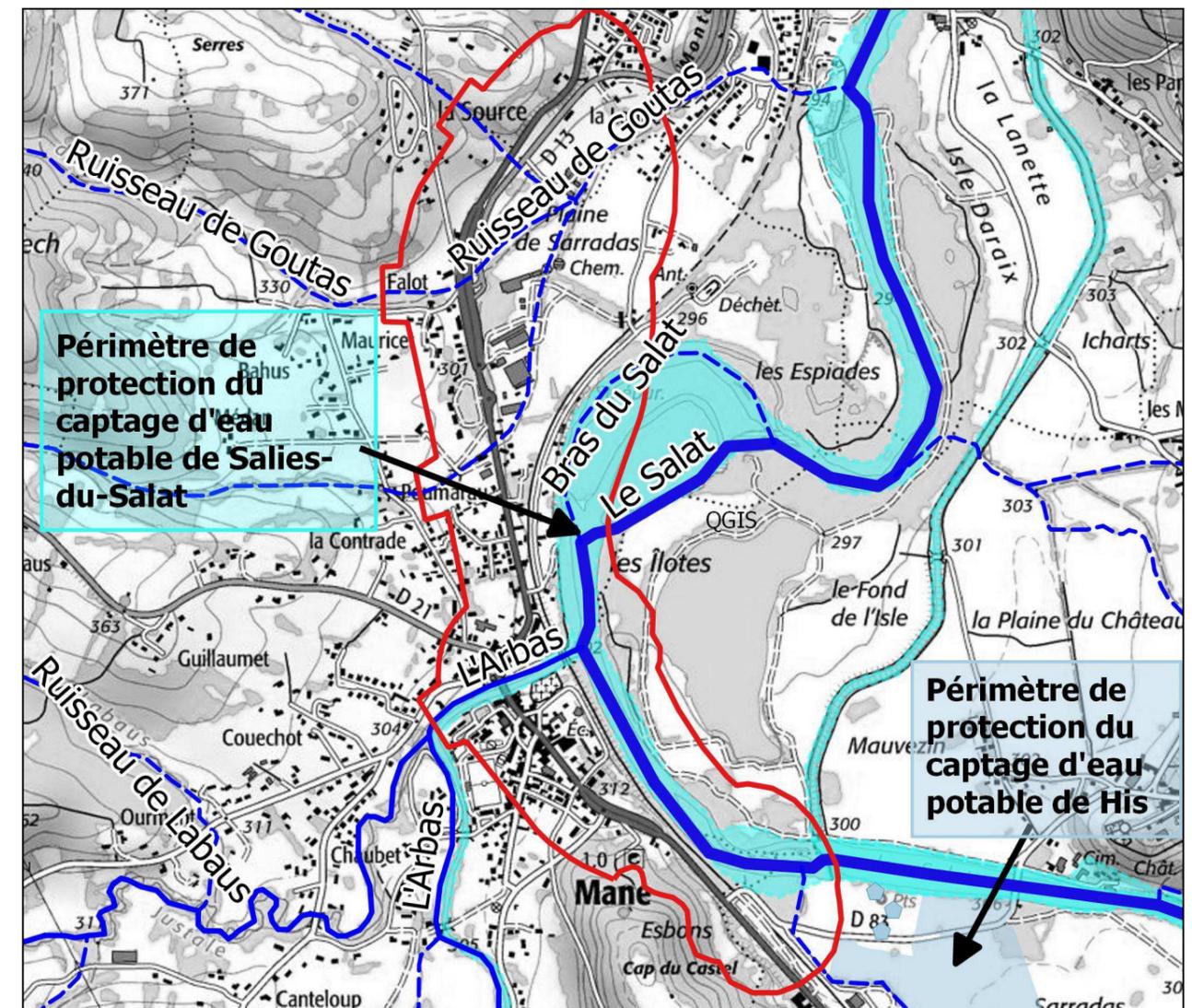
- les captages de His, constitués de 3 puits, dont le périmètre de protection jouxte l'aire d'étude ;
- les captages de Salies-du-Salat, au nord, dont le périmètre de protection englobe tout le cours d'eau du Salat et de l'Arbas.

Sur le secteur concerné par la déviation de Mane, une étude spécifique permettra de concevoir un réseau d'assainissement destiné à traiter les eaux de pluie tombées sur la chaussée avant leur rejet dans le milieu naturel.

Il n'existe actuellement aucun traitement des eaux pluviales sur l'actuelle RD177.

Ainsi, par rapport à la situation actuelle, le projet permettra de mieux protéger les cours d'eau à proximité et les captages d'eau potable des pollutions liées au trafic.

Ceci permettra également une meilleure préservation du milieu naturel aquatique.



Les études environnementales ont également mis en avant une interaction partielle du périmètre d'étude avec certaines zones



inondables. Le projet prendra en compte ces zones inondables et sera dimensionné pour éviter tout impact sur l'existant, pour permettre la libre expansion des crues sans aggravation du risque.

Un dossier au titre de la Loi sur l'eau sera élaboré sur la base de la solution retenue.

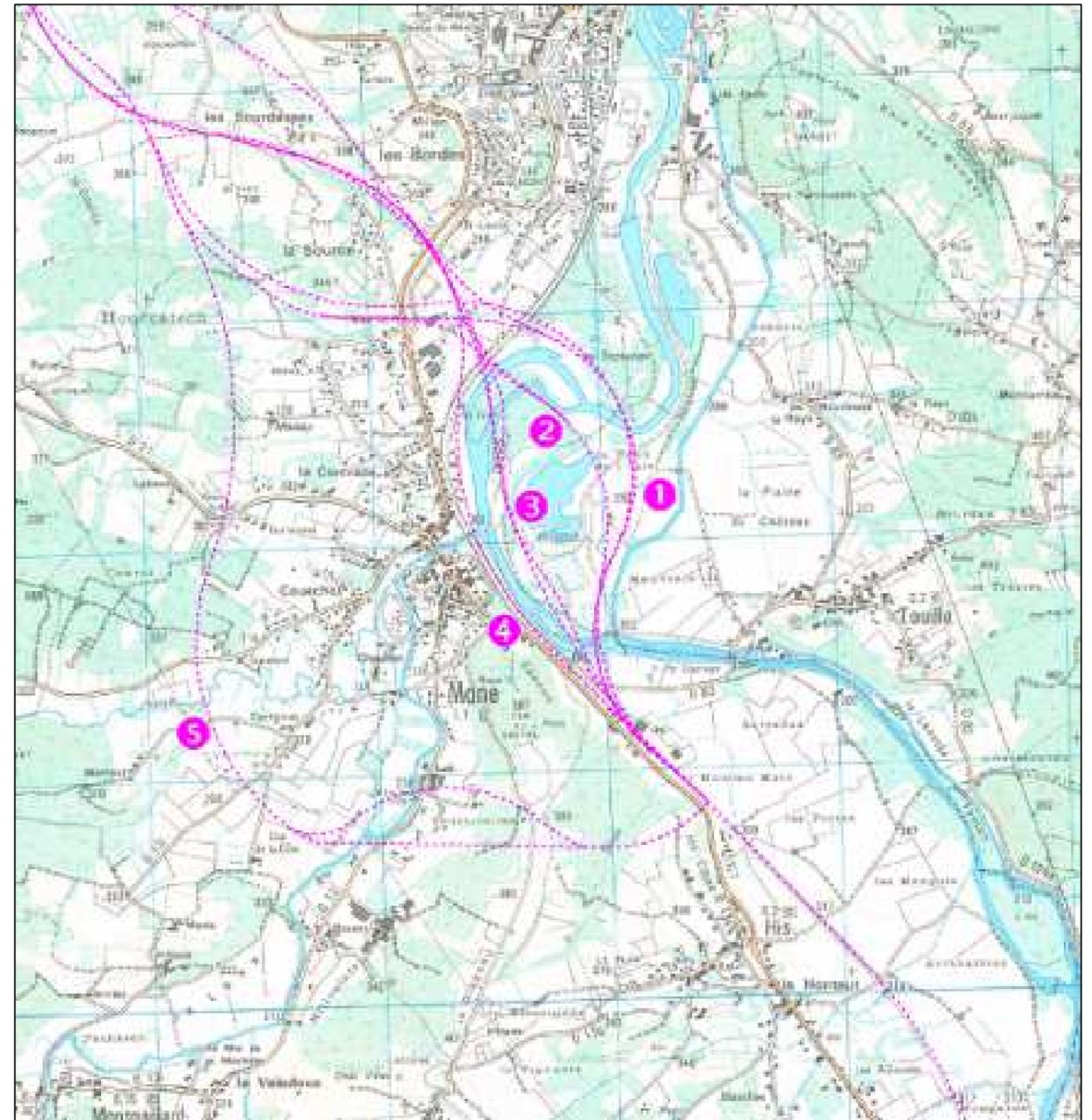
4. LES PROJETS SOUMIS À LA CONCERTATION

4.1. FOCUS SUR LA DÉMARCHE

Dans le cadre de la concertation publique, plusieurs fuseaux sont soumis à l'avis du public. Avant d'aboutir à une solution proposée, plusieurs étapes ont été nécessaires pour positionner le fuseau d'étude en répondant de façon optimale aux attentes des collectivités, aux besoins du territoire et aux contraintes environnementales et techniques.

Etape 1 : Choix du fuseau

5 fuseaux ont été étudiés et ont fait l'objet d'une analyse multicritères.



Contrainte très forte	●●	Contrainte moins forte	●	Aucune contrainte	●
-----------------------	----	------------------------	---	-------------------	---

	Fuseau 1	Fuseau 2	Fuseau 3	Fuseau 4	Fuseau 5
Milieu naturel	Passage au milieu des espaces naturels protégés (Natura 2000, Zones humides, ZNIEFF)	●●		Longe les espaces naturels sans les recouper ●	Passage au milieu des espaces naturels protégés (ZNIEFF) ●●
Intégration à l'habitat	Aucune habitation	●		Contexte urbain ●	Nombreuses habitations dispersées difficiles à contourner ●
Topographie Qualité des sols	Topographie plate mais dans des milieux humides aux mauvaises caractéristiques pour un aménagement routier (nombreux ponts nécessaires)	●		Ancienne voie ferrée favorable et calibrée pour l'installation d'une route ●	Relief très accidenté entraînant un volume de remblais très important ●●
Inondabilité	Entièrement en zone inondable	●●		Voie ferrée hors d'eau ●	Hors des zones inondables ●

Le tracé qui emprunte l'ancienne voie ferrée (fuseau n°4) s'appuie sur une plateforme existante, régulièrement fauchée, d'une largeur compatible avec une route à deux voies. Ce fuseau paraît aujourd'hui le plus pertinent.

L'étape 2 : l'étude de variantes au sein du fuseau n°4 retenu

Une fois le fuseau d'étude, plusieurs variantes ont été étudiées et présentées au conseil municipal de Mane.

Ces variantes, basées sur le fuseau n°4, présentent le même tronçon au sud, qui emprunte l'ancienne voie ferrée à partir d'un premier giratoire permettant de lier la déviation à l'actuelle RD117 vers le centre-ville et la RD83 vers Touille.

Les variantes se différencient ensuite dans leur partie nord par la localisation ou la présence de différents giratoires de raccordement au centre-ville et aux commerces.

Chaque solution a des incidences par rapport à la situation actuelle.

Aussi, six critères ont été utilisés pour évaluer les différentes solutions :

Les incidences de chaque variante sur les différents critères globaux sont évaluées selon quatre couleurs :

Incidence faible ou positive	Incidence modérée	Incidence forte	Incidence la plus élevée
------------------------------	-------------------	-----------------	--------------------------

Remarque : L'étude du projet intègre les enjeux liés aux déplacements piétons et deux roues non motorisés en site propre et les connexions avec la voie verte du parcours cyclable du Salat entre Roquefort et le département de l'Ariège.

	Critère global	Sous critères
	Critères techniques et financiers La cohérence avec les activités locales et les projets de développement locaux	Complexité des ouvrages et installations à mettre en œuvre Desserte du centre-ville Coût des infrastructures Desserte des commerces et structure économique locale
	projets de développement locaux	Fluidité du trafic sur la portion Développement touristique Compatibilité avec le Plan Local d'Urbanisme
	Cadre de vie	Nombre d'habitations à exproprier et démolir Ambiance sonore Co visibilité avec l'infrastructure (nombre d'habitations en situation de co visibilité) Pollution de l'air (distance par rapport aux établissements sensibles à la pollution de l'air : école et terrains de sport) Sécurité
	Agriculture	Surface consommée de terres agricoles
	Eau	Risques de pollution des eaux superficielles (captage AEP) Incidences par rapport au risque inondation (localisation du projet par rapport aux zones du Plan de Prévention des Risques d'Inondation) Surfaces impactées de zones humides
	Habitats naturels, faune et flore	Surface consommée d'habitats naturels Impact sur la flore Impact sur la faune terrestre Impact sur la faune aquatique



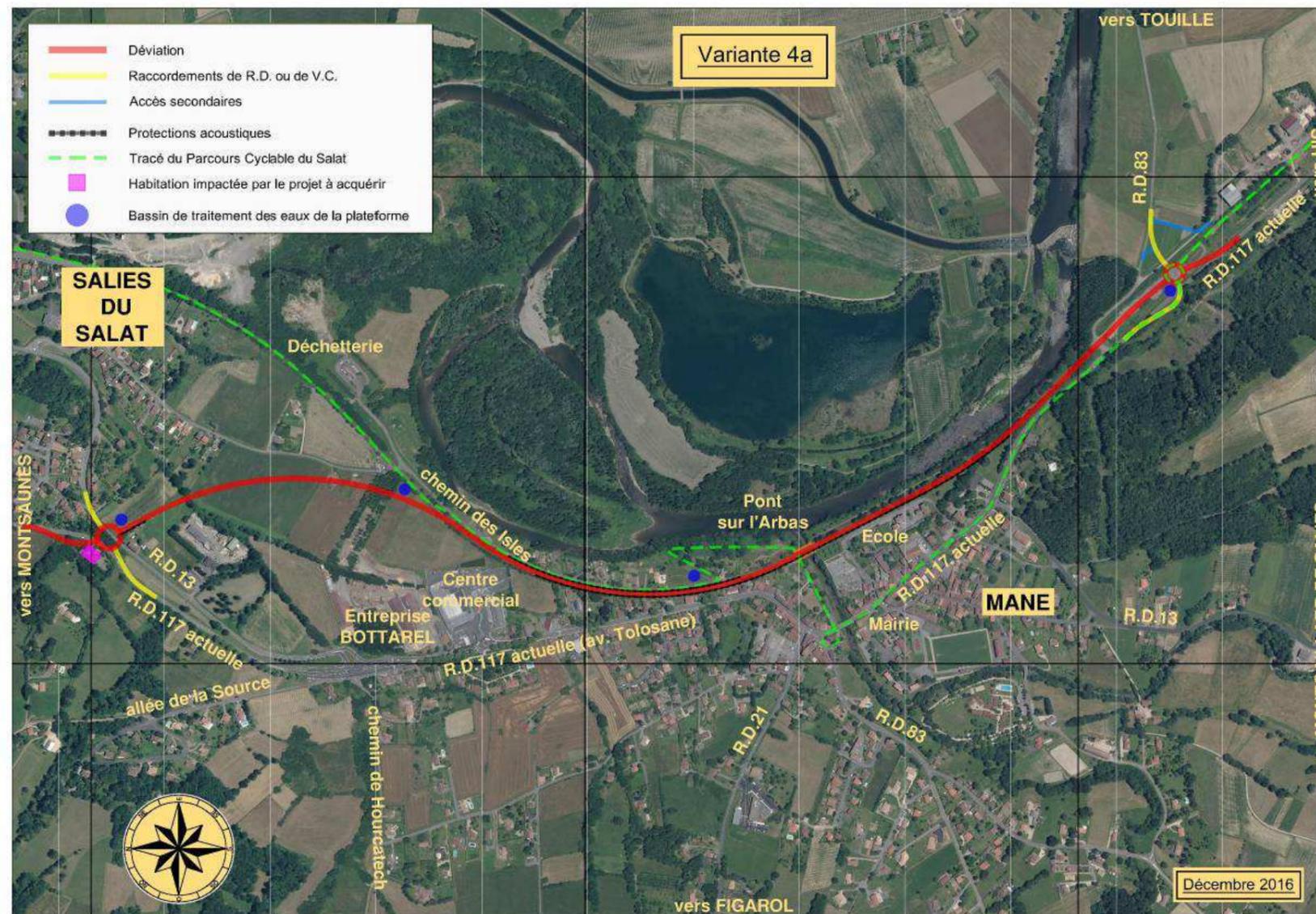
RD117 – ETUDE DU PROJET DE CONTOURNEMENT DE MANE – DOSSIER DE CONCERTATION
MARS 2018

4.2. L'EVOLUTION DU FUSEAU N°4 : LES VARIANTES ENVISAGÉES

Les services du Conseil départemental ont recherché plusieurs variantes de tracé correspondant aux enjeux identifiés et au contexte environnemental, ainsi qu'aux contraintes techniques. Ces tracés ont été présentés au conseil municipal et ont permis d'ouvrir des discussions pour y intégrer des améliorations.

Le premier tracé

Variante 4-a



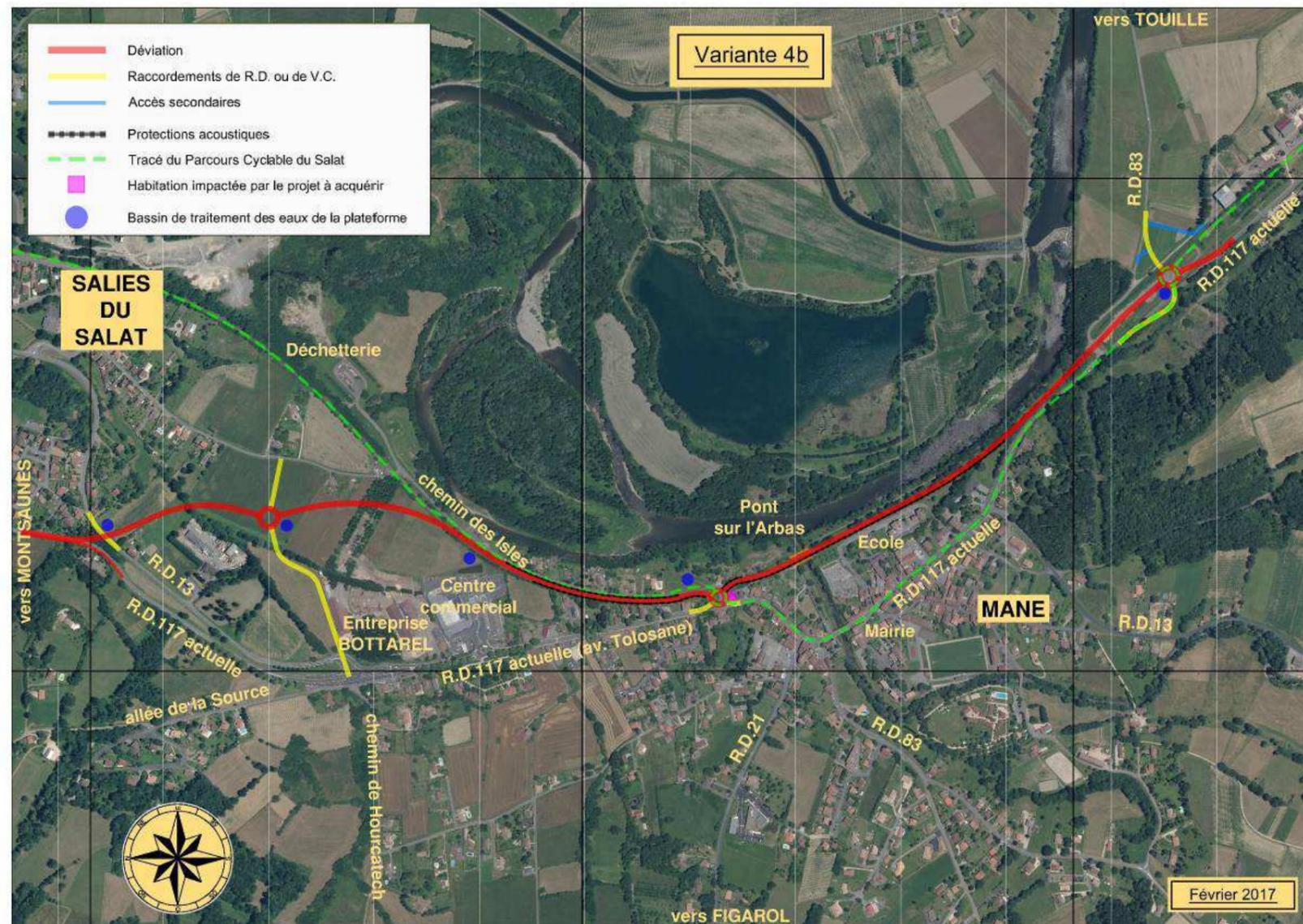
La prise en compte des besoins exprimés

Le Conseil municipal a exprimé des besoins pour les habitants de Mane :

- un point d'échange central
- une liaison directe entre le centre bourg et la déchetterie

Ces besoins pris en compte ont permis d'élaborer des variantes qui ont pu être réexaminées avec le Conseil municipal.

Variante 4-b

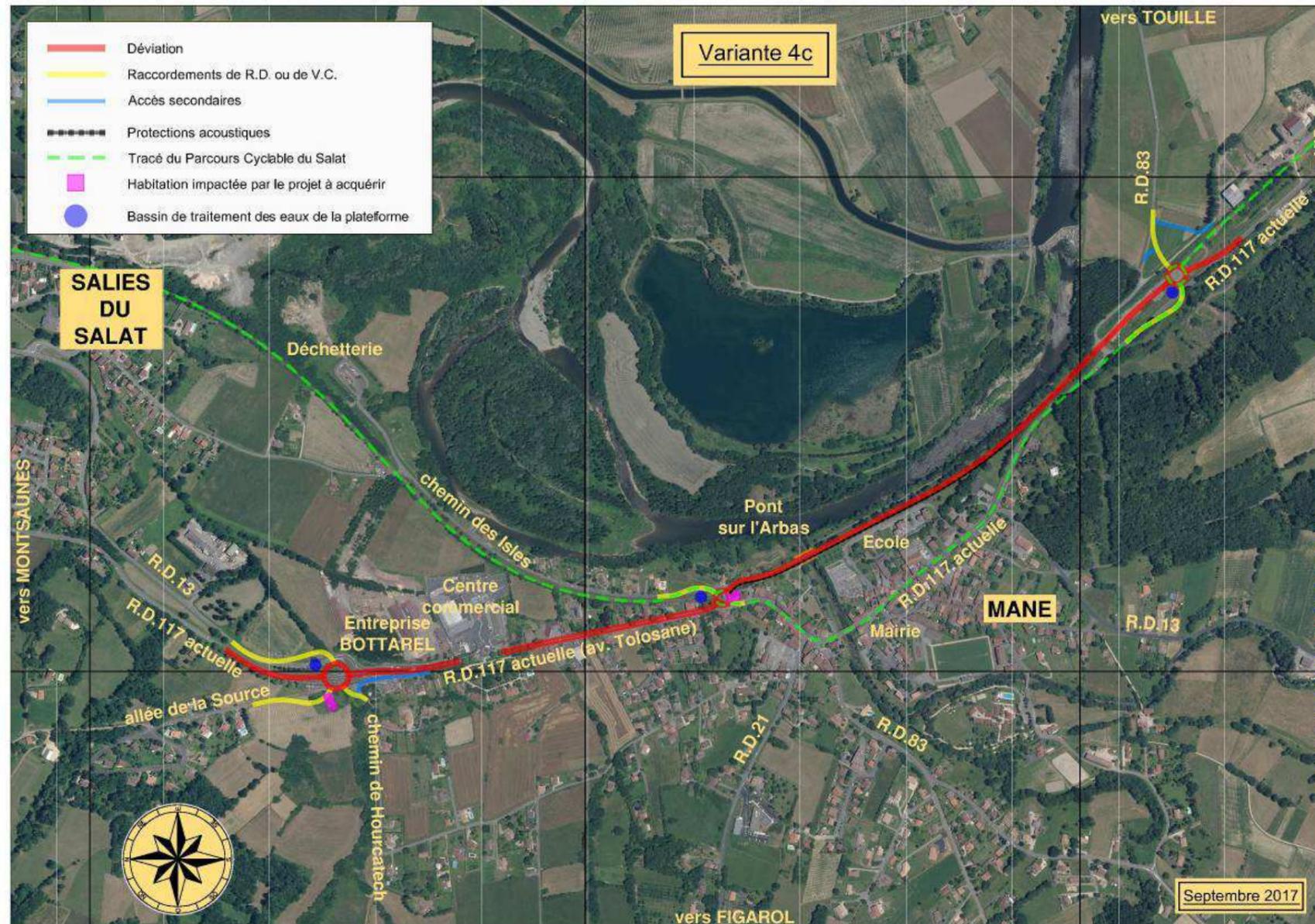


L'évolution du tracé

Le Conseil municipal a exprimé des besoins et autres demandes ont été prises en compte :

- une amélioration du carrefour de Mauricet
- un isolement moins fort du centre d'activité et des commerces.

Variante 4-c

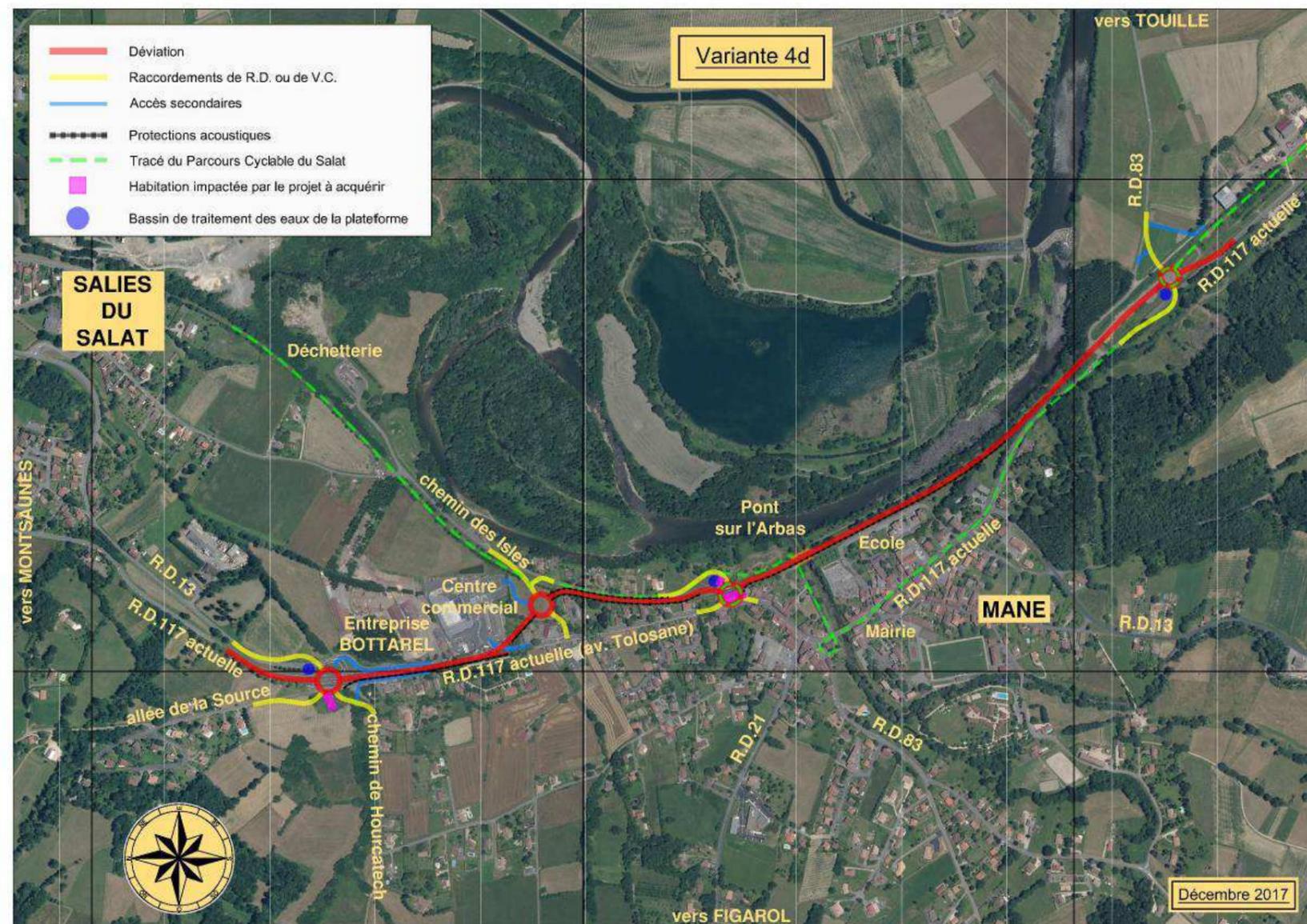


Poursuite de l'étude

Après discussion et prise en compte des enjeux de sécurité, des contraintes techniques, environnementales, et des besoins exprimés par le conseil municipal, un nouveau tracé répondant à tous ces critères a pu être élaboré.

L'ensemble de cette étude va maintenant être soumis au public pour permettre la prise en compte de tous les avis constructifs qui pourront l'améliorer.

Variante 4-d



Analyse multicritères menées sur les 4 variantes :

Critère global		Variante 4a	Variante 4b	Variante 4c	Variante 4d
	La cohérence avec les activités locales et les projets de développement locaux	●	●	●	●
	Cadre de vie	●	●	●	●
	Agriculture	●	●	●	●
	Eau	●	●	●	●
	Habitats naturels, faune et flore	●	●	●	●
	Critères techniques et financiers	●	●	●	●

Incidence faible ou positive ●	Incidence modérée ●	Incidence forte ●	Incidence la plus élevée ●
--------------------------------	---------------------	-------------------	----------------------------

5. APRES LA CONCERTATION

Cette concertation publique va permettre de recueillir les avis de chacun sur la création de la déviation de Mane. L'ensemble des expressions va contribuer à éclairer les porteurs du projet, notamment sur le choix de la solution qui fera l'objet des études détaillées avant d'être présentée une nouvelle fois au public, lors de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

5.1. LES PROCHAINES ÉTAPES



5.2. LE POINT SUR LES PROCÉDURES À VENIR

LES ÉTUDES DÉTAILLÉES

Cette phase, cadrée par le Code de l'environnement, consiste à mener l'analyse détaillée des impacts de l'aménagement sur tous les volets de l'environnement et à la présenter dans un dossier appelé « étude d'impact ».

Cette étude et les autres composants de la procédure sont soumis à l'instruction des services de l'État. Nommée « Concertation Inter-Service » (CIS), elle constitue un contrôle avant l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

L'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique se déroulera à l'été 2018. Elle consiste à présenter le résultat de l'étude d'impact au public. Pendant toute la durée de l'enquête publique chacun pourra, s'il le désire, prendre connaissance du dossier et formuler des observations.

Le commissaire-enquêteur rédigera ensuite un rapport après avoir examiné toutes les observations consignées dans les registres d'enquête puis rendra son avis.

Il reviendra au préfet de décider de la déclaration d'utilité publique du projet.