

Département de l'Hérault

Communes de BOUZIGUES et de LOUPIAN

ENQUÊTES PUBLIQUES CONJOINTES

relatives au

**projet d'aménagement de sécurité de la RD 613
(du PR 52,400 au PR 56,700),**

en préalable :

- à la Déclaration d'Utilité Publique (D.U.P.),
- à la mise en compatibilité des POS de Bouzigues et de Loupian,
- au classement et déclassement des voies.

-o-o-o-

Enquête publiques réalisées du 25 Juin au 27 Juillet 2012

A la requête du Conseil Général de l'Hérault

-o-o-o-

Rapport, conclusion et Avis motivé

du

Commissaire enquêteur

Rapport du Commissaire enquêteur

Sommaire

I – Généralités concernant le projet

1.1 – Préambule

- 1.1.1- L'aire d'étude
- 1.1.2- Trafic et accidentologie

1.2 – Objet de l'enquête publique

- 1.2.1- Objet
- 1.2.2- Modalités

1.3 – Cadre réglementaire et administratif de l'enquête

- 1.3.1- Intervenants au projet
- 1.3.2- Procédure
- 1.3.3- Cadre réglementaire
- 1.3.4- Contexte administratif (synthèse)

1.4 – Présentation du site et du projet (synthèse)

- 1.4.1- Le site
- 1.4.2- Le projet d'aménagement
- 1.4.3- Caractéristiques techniques principales retenues
- 1.4.4- Coût des travaux
- 1.4.5- Le milieu naturel
- 1.4.6- Analyses des impacts du projet et mesures compensatoires

1.5 – Analyse succincte des contraintes liées au projet (synthèse)

- 1.5.1- Contraintes liées au milieu naturel
- 1.5.2- Contraintes d'urbanisme
 - 1.5.2.1- Mises en compatibilité des documents d'urbanisme
 - 1.5.2.2- Contraintes liées à l'existence du P.P.R.I.
 - 1.5.2.3- Contraintes diverses
 - 1.5.2.4- Classement et déclassement des voies

II- Organisation du déroulement de l'enquête publique

2.1- Désignation du commissaire enquêteur

2.2- Composition et brève analyse du dossier soumis à enquête

2.3- Modalités préalables à la réalisation de l'enquête publique et durant celle-ci

2.4- Information, accueil du public et déroulement de l'enquête

III- Les enquêtes publiques conjointes

3.1- Enquête publique préalable à la « D.U.P »

3.1.1- Objet (rappel)

3.1.2- Observations du public, analyses et conclusions du commissaire enquêteur

a) Observations du public

b) Analyses et conclusions du commissaire enquêteur

3.1.3- Avis motivé du commissaire enquêteur sur l'enquête publique préalable à la D.U.P.

3.2- Enquête publique préalable à la mise en compatibilité du P.O.S des Communes de Bouzigues et de Loupian

3.2.1- Commune de BOUZIGUES

3.2.1.1 - Objectif de l'opération (Rappel)

3.2.1.2- Le dossier de mise en compatibilité du POS

3.2.1.3- Modalités de mise en compatibilité (Quelques points soulignés)

3.2.1.4- Le Règlement du POS (Propositions de modifications)

3.2.1.5- Observations du public, analyses et conclusions du commissaire enquêteur

3.2.2- Avis motivé du commissaire enquêteur sur l'enquête relative à la mise en compatibilité du POS de la commune de BOUZIGUES

3.2.3- Commune de LOUPIAN

3.2.3.1- Objectif de l'opération (Rappel)

3.2.3.2- Le dossier de mise en compatibilité du POS

3.2.3.3- Modalités de mise en compatibilité (Quelques points soulignés)

3.2.3.4- Le Règlement du POS (Propositions de modifications)

3.2.3.5- Observations du public, analyses et conclusions du commissaire Enquêteur

3.2.4- Avis motivé du commissaire enquêteur sur l'enquête relative à la mise en compatibilité du POS de la commune de LOUPIAN

3.3 – Enquête préalable au Classement / Déclassement des voies : communes de Bouzigues et de Loupian

3.3.1- Objet de l'opération

3.3.2- Observations du public, analyses et conclusions du commissaire enquêteur

3.3.3- Avis motivé du commissaire enquêteur sur l'enquête relative au Classement / Déclassement des voies pour les deux communes.

IV - Annexes

I – Généralités concernant le projet

1.1- Préambule

1.1.1- L'aire d'étude ¹

Celle-ci concerne la **RD 613** (ancienne RN 113) **sur la portion qui s'étend du PR 52+400 au PR 56+700**, respectivement sur les communes de Bouzigues et de Loupian. Sur cette aire d'étude, la RD 613 est connectée avec de nombreuses voies secondaires, dont en particulier :

- la RD 158 E4, vers Loupian,
- la RD 158, vers Loupian,
- les diverses voies d'accès aux zones conchylicoles,
- la RD 158, vers Bouzigues.

Les populations des communes de Bouzigues² et de Loupian, directement concernées par le projet, connaissent une forte croissance soit respectivement + 23 % et + 38 % environ entre 1999 et 2006. Il faut y ajouter l'impact de la commune voisine de Mèze dont l'augmentation se situe pour la même période aux alentours de 31 %.

Ces deux communes font partie du « *SCOT du Bassin de Thau* » et de la « *Communauté de Communes Nord du Bassin de Thau* », chacun de ces organismes ayant des compétences qui leurs sont propres et mises en avant concernant le dit projet.

1.1.2 - Trafic et accidentologie

En constante augmentation, autour de 1,50% à 2% pour la période 2007/2009, le trafic moyen journalier annuel a été évalué, en 2009, à 20 800 véhicules/jour (dont 1 000 poids lourds environ) et à 24 800 véhicules/jour en trafic moyen journalier estival, la RD 613 correspondant à un axe touristique important induisant durant la période d'été, une augmentation du trafic de l'ordre de 15 à 20% selon les années.

Concernant l'accidentologie, il ressort que, sur la section étudiée, les accidents survenus relèvent plutôt de l'hétérogénéité des profils en travers, des carrefours existants et des accès directs qui ne facilitent pas la lisibilité et la visibilité de la route par les usagers.

D'autres facteurs accidentogènes viennent s'ajouter aux caractéristiques de la voie : vitesses excessives constatées, débouchés directs de propriétés bâties, non bâties et commerciales, présence d'arrêts de bus. Sur les années 2003-2007, 35 accidents ont été recensés sur le secteur, ayant engendré 25 blessés légers (non hospitalisés), 29 blessés graves (hospitalisés) et 10 tués. Ces accidents ont eu lieu avec de bonnes conditions météorologiques (pas de chaussée glissante, pas de pluie ni de brouillard, ni de vent ou de neige).

Il doit être noté que la réalisation en 2009, d'un terre plein central (TPC) au niveau de la zone des Clashes à Poussan, a permis de solutionner le problème de mouvements transversiers qui étaient à l'origine de nombreux accidents corporels, pourtant interdits auparavant.

1.2– Objet de l'enquête publique

1.2.1- Objet

La section de la RD 613 concernée s'étend sur une longueur de 4 km 300 entre les points sus mentionnés, l'opération ayant pour objet :

- de sécuriser les points d'échanges avec les voies secondaires, en supprimant notamment la majorité des accès directs sur la dite RD et des « tourne à gauche »,

¹ Voir carte générale en « Annexes ».

² Populations (Recensement 2006) : Mèze : 9998 h, Bouzigues : 1 483 h, Loupian : 2 057 h.

ainsi qu'en rabattant les voies secondaires sur des carrefours réaménagés (2 nouveaux giratoires sont prévus),

- d'offrir de meilleures conditions de circulation aux usagers de la RD 613 en réalisant des séparateurs de voies au niveau des créneaux de dépassement et sur les sections où existent de nombreux accès engendrant par voie de conséquence des problèmes de sécurité,
- de valoriser l'itinéraire touristique,
- de sécuriser l'accès au hameau du Clap.

1.2.2- Modalités

Concernant directement la RD 613, la fermeture des accès, *côté Sud*, nécessite pour la **desserte de la zone conchylicole**, l'aménagement de la voie principale dans le but d'assurer sa continuité entre le carrefour d'intersection RD 613/RD 158^{E4} et le **carrefour giratoire projeté à l'entrée Ouest de Bouzigues** en lui conférant un meilleur gabarit.

A cette fin, il s'agit :

- de *fermer les nombreux accès directs* existants sur la RD 613 qui sont dangereux et de les regrouper en les reportant sur les carrefours aménagés et sécurisés dans le cadre de l'aménagement de la dite RD, les accès abandonnés étant dès lors condamnés.
- de réaliser une voirie principale continue d'un bout à l'autre de l'opération envisagée afin de désenclaver les propriétés aujourd'hui uniquement desservies par des accès dangereux, la dite voie devant être mise hors d'eau pour une période de retour de 10 ans.

La fermeture des accès, *côté Nord*, sur le territoire de la commune de Loupian, nécessite la réalisation d'une **voie de desserte** en continuité de celle existante de façon à assurer une liaison d'Ouest en Est entre la RD 158^{E4} et RD 158, via le **giratoire de la Pépinière** et le **carrefour des aires d'arrêt de Loupian**.

Par ailleurs, le projet intègre des travaux d'aménagement d'une **piste cyclable** de contournement Nord de l'Etang de Thau, le projet devant être modifié par rapport au tracé qui avait fait l'objet d'une D.U.P. antérieure. Celle-ci, par ailleurs en cours d'aménagement, permettra de boucler l'itinéraire à vocation principalement touristique du Nord du Bassin de Thau.

1.3– Cadre réglementaire et administratif de l'enquête

1.3.1- Intervenants au projet

Maître d'ouvrage :

Conseil Général de l'Hérault

Hôtel du Département

1000, rue d'Alco

34 087 Montpellier Cedex 4

Etudes d'impact réalisées par :

- INTERVIA Etudes (34 740 Vendargues)
- CARRÉS VERTS (34 070 Montpellier)
- BIOTOPE (34 140 Mèze)

1.3.2- Procédure

Il s'agit d'**enquêtes publiques conjointes préalables** :

1. à la **Déclaration d'Utilité Publique** (D.U.P.), en raison de son coût et de la possibilité de recourir éventuellement à des expropriations pour l'acquisition des emprises,

2. à la ***mise en compatibilité des POS*** de **Bouzigues** et de **Loupian**, dans la mesure où les règlements des zones concernées par le projet ne sont pas directement compatibles avec sa réalisation,
3. au ***classement et déclassement des voies***.

Chacune de ces enquêtes conjointes préalables fait plus loin l'objet des développements requis.

1.3.3- Cadre réglementaire

- A. Les principales dispositions régissant ces types d'enquêtes sont contenues dans :
 - le Code de l'Environnement, notamment en ses articles L 123-1 et suivants et R 123-1 et suivants ;
 - le Code de l'expropriation, notamment en ses Art. L 11-1 et R 11 ;
 - le Code de la voirie routière ;
 - la Loi n° 2002-276 du 27 février relative à la démocratie de proximité et notamment son Art. 139.
 - les textes relatifs :
 - ✓ à la protection du Patrimoine culturel,
 - ✓ à la qualité de l'air,
 - ✓ à la police de l'eau,
 - ✓ au bruit des infrastructures routières.
- B. Eu égard aux principales dispositions régissant les dites enquêtes, il est précisé que :
 - le dossier soumis à enquête comprend notamment une ***étude d'impact*** destinée à évaluer l'impact du projet l'environnement concerné ainsi qu'à définir le cas échéant des mesures de réduction ou de compensation des dits impacts ;
 - l'enquête est effectuée dans les conditions prévues par le Code de l'Environnement (art. 123-1 et suivants) pour les opérations dont le montant des travaux est supérieur à 1,9 million d'euros (***Travaux d'investissements routiers d'un montant supérieur à 1 900 000 Euros conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants***) et conformément aux dispositions du Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique et, notamment, les articles L 11 et R 11 et suivants ;

1.3.4- Contexte administratif (synthèse)

L'instruction administrative de ce projet a été soumise :

- ❖ à l'assemblée départementale réunie en salle des délibérations – Hôtel du Département – Montpellier. Délibération n° AD / 131210 / 10 / A / 16 au sein de laquelle les partenaires institutionnels et associatifs se sont exprimés favorablement en mettant en avant l'implication du Département sur ce projet ainsi que la pertinence des aménagements proposés³.
- ❖ à la DDTM 34 (Notification de l'accord en date du 9 Juin 2011 et délivrance d'un récépissé de déclaration)⁴.
- ❖ à l'autorité environnementale (Avis de la DREAL transmis à Monsieur le Préfet de l'Hérault, en date du 2 Mars 2012)⁵ et réponses diverses.
- ❖ au Préfet de la Région Languedoc-Roussillon (rappel des démarches de concertation préalable effectuées avec les divers services concernés, en date du 4 Mai 2011)⁶.

³ Voir photocopie de la délibération en Annexes.

⁴ Voir photocopie en Annexes.

⁵ Ibid.

⁶ Ibid.

1.4- Présentation du site et du projet (synthèse)

1.4.1- Le Site⁷

L'aire d'étude correspond aux abords immédiats de la RD 613 dans la mesure où le projet consiste en un aménagement sur place de l'axe routier.

Cependant, celui-ci s'élargit au Sud de la voie pour inclure la zone conchylicole pour laquelle il est prévu d'améliorer la desserte des mas et de mettre en place une voie cyclable participant au contournement de l'Étang de Thau⁸.

Le secteur faisant l'objet du présent projet est caractérisé par un relief modéré entrecoupé de talwegs accueillant divers écoulements de tailles variables, rejoignant plus bas l'étang de Thau qui est parallèle à tout l'itinéraire.

En conséquence, le projet est directement concerné par plusieurs cours d'eau d'importances variables qui sont franchis par la RD 613. Ces derniers, après d'éventuels travaux, devront voir leurs écoulements respectés ou rétablis dans leur état naturel en veillant tout spécialement, durant la phase d'aménagements, à la protection des eaux de ruissellement qui pourront être chargées de matières en suspension susceptibles de colmater ou de polluer les zones de reproduction du poisson.

Par ailleurs, la proximité de la zone Natura 2000 (ZPS) a induit la réalisation d'un document d'incidence sur le quel il sera revenu plus loin.

1.4.2- Le projet d'aménagement⁹

Diverses variantes ont été envisagées tant pour les ouvrages les plus importants que pour la voie cyclable. Le plan général des travaux est celui figurant en annexes.

Parmi les nombreux accès répertoriés de part et d'autre de la voie, une grande partie sera éliminée pour limiter les mouvements consistant actuellement à traverser la RD 613 et à organiser, par voie de conséquence, les déplacements de véhicules, en des points précis.

Outre le carrefour « Bouzigues Centre » déjà aménagé, le projet distingue à terme, 3 carrefours nouveaux, savoir :

- le carrefour de la RD 613 et de la RD 158 E4, dit de la « pépinière »,
- le carrefour de la RD 613 et de la RD 158, au niveau des aires d'arrêt de Loupian,
- le carrefour « Bouzigues Ouest » avec la RD 158/Avenue Louis Tudesq.

Ces ouvrages de raccordement avec le réseau secondaire sont destinés à permettre la desserte des parcelles dont l'accès direct sur la RD 613 aura été supprimé.

Certains accès secondaires seront malgré tout maintenus sans effectuer d'aménagements importants. Il s'agit essentiellement d'accès ne pouvant être rétablis par des voies secondaires pour des parcelles agricoles ou des habitations. La présence d'un terre-plein central réduisant les possibilités de mouvement, l'accès aux parcelles concernées en entrée et sortie ne se fait alors que dans une seule direction avec obligation de retournement au niveau des carrefours aménagés.

Concernant la sortie du *hameau du Clap* et afin de satisfaire aux exigences de sécurité de l'aménagement, la sortie de celui-ci se fera uniquement à partir de la contre allée en direction de Mèze. L'accès direct depuis la RD 613 en provenance de l'Est sera donc conservé moyennant la création d'une bretelle de décélération.

⁷ Voir plan de situation (Annexes)

⁸ Cf. § 1.1 et 1.2 ci-dessus.

⁹ Voir en Annexes, planches A à E.

Des aménagements importants concernent l'aire d'arrêt de Loupian, tant en ce qui concerne l'aire de repos que les voies d'accès. L'accès à ces deux aires et la sortie ne se feront que dans un seul sens de circulation.

Les principales caractéristiques des aménagements projetés sont résumées dans le tableau suivant :

Carrefour	Voies raccordées	Géométrie du carrefour
Intersection de la RD 613 et de la RD 158 ^{E4} Carrefour dit de la « Pépinière ».	RD 158 ^{E4} Voies d'accès aux zones conchylicoles. Chemin rural n° 182 (pépinière) Chemin rural n° 97 Chemin rural de Sainte Marguerite. Chemin rural n° 81	Giratoire à 4 branches d'un rayon extérieur de 30 mètres, avec une réservation pour la jonction éventuelle de la future déviation de Mèze.
Intersection de la RD 613 et de la RD 158, au niveau des aires de Loupian	RD 158 Voies d'accès aux zones conchylicoles. Chemin rural n° 76 Chemin rural n° 80 Chemin de la Croix Neuve. Voie cyclable de contournement Nord de l'étang de Thau. Aires d'arrêt Sud et Nord.	Carrefour plan avec un terre-plein central pour interdire les mouvements de traversée de la RD 613. Passage souterrain à gabarit réduit pour le franchissement de la RD 613 dans le sens Nord-Sud, à une voie, et piste cyclable bidirectionnelle. Création de voies nouvelles permettant les entrées et les sorties des aires d'arrêt.
Carrefour « Bouzigues Ouest »	Chemin de Maynes Avenue Louis Tudesq. Accès au chemin du panorama. Chemin de Cambelliers. Accès contre allée (accès n° 36) Accès riverains.	Giratoire à 4 branches de rayon extérieur de 25 mètres.
Accès au hameau du Clap.	Nouvelle voie d'accès à créer au droit du ruisseau des Aiguilles.	Carrefour en T.

1.4.3- Caractéristiques techniques principales retenues

Le linéaire de l'aménagement routier de la **RD 613** s'étend entre les PR 52,400 et 56,700, soit 4 km 300. L'option retenue est celle d'une route bidirectionnelle à 2 fois une voie incluant des créneaux de dépassement et répondant aux caractéristiques suivantes :

- vitesse réglementaire autorisée : 90km/h,
- carrefour giratoire et passages souterrains à gabarit réduit (PSGR), aux échanges principaux,
- accès directs limités et aménagement d'une voie latérale.

Nota : les caractéristiques géométriques de la plate-forme ont été déterminées conformément aux dispositions des guides du Service Technique des Routes et des Autoroutes (SETRA) et notamment de celui pour l'Aménagement des Routes Principales (ARP).

Voie conchylicole : le projet consiste en l'aménagement de la voie principale de desserte de la zone des mas conchylicoles visant à assurer la continuité de la circulation entre le giratoire de la Pépinière à créer et le bourg de Bouzigues, soit une longueur de 3 650 mètres. Cet aménagement inclus sur place celui de la voie existante avec un gabarit homogène et un aménagement en tracé neuf sur environ 500 mètres compensant la disparition d'accès riverains sur la RD 613, supprimés pour raisons de sécurité.

Piste cyclable bi-directionnelle, en site propre dans sa globalité : celle-ci traversera la RD 613 par l'intermédiaire d'un passage souterrain à gabarit réduit (PSGR) à construire sur la RD 158 ; il contournera l'aire de repos Sud et continuera en direction de Bouzigues en suivant le tracé de la Voie Ferrée d'Intérêt Local (VFIL) dont la plateforme est encore en grande partie présente sur ce tronçon.

Au niveau des secteurs comportant un dénivelé important à proximité de la dite piste, une sécurisation sera effectuée par la pose d'un garde corps ou d'une bordure de séparation pour la partie longeant la voie conchylicole, de même notamment sous le passage souterrain à gabarit réduit.

Contre allée d'accès au hameau du Clap : voie de 3 mètres de largeur, à l'écart de la végétation arbustive et se calquant au mieux sur la topographie.

Pour l'ensemble, les principales caractéristiques des profils en travers sont rappelées dans les tableaux figurant en page 86/166 (pièce F) du dossier soumis à enquête publique.

1.4.4- Coût des travaux

L'ensemble des travaux est estimé à 6 660 000 €uros TTC, aux conditions de prix de Janvier 2011, ce montant se décomposant comme suit :

<i>Travaux envisagés et soumis à la présente enquête publique</i>			
Travaux Rubriques	RD 613 et voies de desserte	Piste cyclable	Total (€uros TTC)
Etudes et contrôles	380 000	20 000	400 000
Acquis. foncières (hors bâti)	310 000	10 000	320 000
Travaux	5 600 000	340 000	5 940 000
Montant global TTC	6 290 000	370 000	6 660 000

Nota : il est précisé que le coût global des mesures prises pour l'environnement est chiffré à 570 000 € TTC, soit environ 8,60 % du montant prévisionnel des travaux.

- La présente opération étant d'un **montant supérieur à 1,9 millions d'€uros**, celle-ci nécessite une enquête publique du type « Bouchardeau ».

1.4.5- Le milieu naturel

Les bases de données communales gérées par la DIREN Languedoc Roussillon recensent les protections réglementaires s'appliquant sur le territoire de chaque commune.

L'étang de Thau et les terres qui l'entourent représentent une zone d'enjeux importants liés à la richesse des paysages et des milieux naturels rencontrés ainsi qu'aux intérêts économiques générés.

Les communes concernées par le projet font l'objet de mesures de protection particulières du milieu naturel :

Au droit de la zone d'études, deux ZNIEFF sont recensées :

- La ZNIEFF, n° 4014, de type II, « Etang de Thau et ses rives »,
- La ZNIEFF, n° 4014.0001, de type I, « Crique de l'Angle ».

➤ **Les limites de ces zones n'interfèrent pas avec le projet.**

- La Zone d'Importance Communautaire pour les Oiseaux (ZICO). La commune de Bouzigues est affectée par la ZICO LR 17 « Etang de Thau », couvrant environ 1 000 hectares essentiellement sur le plan d'eau lui-même.

➤ **Le projet est situé pour partie dans le périmètre de la ZICO LR 17.**

- Site NATURA 2000 n° 9112018 « Etang de Thau et Lido de Sète à Agde », comportant un statut de Zone de Protection Spéciale (ZPS), au Sud des communes de Bouzigues et de Loupian.

➤ **Le projet tangente le plus souvent ce site qui concerne principalement le plan d'eau et ses abords immédiats.**

- Sites classés ou inscrits :

- Communes de Bouzigues et de Loupian : rives de l'étang de Thau pour les deux communes et le vieux port pour celle de Bouzigues.

➤ **Le projet tangente également ces sites qui concernent le plan d'eau et ses abords immédiats.**

- Inventaire des zones humides de l'Hérault :

➤ Aucune zone humide de l'inventaire départemental n'est directement concernée par le projet. Toutefois, la zone humide 34CG340133 se situe dans l'aire d'influence potentielle du projet (bordure Sud) et son espace de fonctionnalité **croise** le périmètre du projet.

- Mesures de gestion : Schéma de mise en valeur de la mer - Contrat de Bassin :

Ces mesures concernent essentiellement l'étang de Thau et ses abords, la deuxième a été matérialisée par le troisième contrat de Bassin dit « contrat de qualité de la Lagune de Thau » visant à la valorisation du milieu.

Un nouveau contrat de « rivière » (2010-2015) devrait élargir les champs d'intervention sur l'aménagement du territoire (en accompagnement du SCOT) ainsi qu'en ce qui concerne la protection des ressources en eau (en accompagnement du SAGE) ainsi que la protection de la biodiversité (en liaison avec le classement Natura 2000).

1.4.6- Analyse des impacts du projet et mesures compensatoires

Principaux impacts négatifs et mesures mises en œuvre pour les réduire ou les compenser¹⁰

<i>Thème</i>	<i>Effets</i>	<i>Mesures</i>
Eaux superficielles	Peu de risques de pollution accidentelle (amélioration des conditions de sécurité) Pas d'augmentation du trafic et par conséquent de la pollution chronique.	Rejet dans les fossés d'assainissement pluvial <u>obturables</u> et mise en place de <u>bassins de régulation</u> assurant un traitement par décantation et la rétention d'une éventuelle pollution accidentelle.
Eaux souterraines	Risques très faibles pour les eaux souterraines. Absence d'usage AEP à proximité. Absence de captage au sein de la zone concernée.	Toutes les mesures de précaution sont prises en phase chantier.
Milieux naturels	Dégradation modérée d'espaces naturels et risques d'introduction d'espèces invasives.	Protection des milieux sensibles hors chantiers ; évitement de l'habitat de la <i>Diane</i> et des amphibiens, protection des sols mis à nu par semis rapide à base de semences choisies.
Paysages et occupation des sols.	Impact faible, car aménagement essentiellement compris sur les voies existantes.	Aménagement paysager orienté vers l'usager des carrefours, des raccordements, des aires d'arrêt et des talus. Mise en valeur des points d'observation sur l'étang de Thau.
Foncier	Quelques parcelles concernées seulement ; l'essentiel de l'emprise étant propriété du maître d'ouvrage.	Acquisitions à effectuer en préalable des travaux.
Urbanisme	Pas d'impact.	Sans objet.
Patrimoine	Risque de découvertes de vestiges archéologiques.	Fouilles préalables en sites vierges selon prescriptions des services de l'état.
Santé	Amélioration de la sécurité. Pas d'impact sur l'ambiance sonore. Pas d'impact négatif sur la qualité de l'air.	Sans objet.

Concernant le milieu environnemental, en résumé, il s'agira de :

- conserver dans la mesure du possible l'existant,
- d'aménager des passages pour la faune,
- d'aménager, selon des préconisations écologiques, des bassins de rétention en cas d'orages,
- de réaliser des aménagements paysagers compatibles avec les objectifs de conservation de la faune,
- d'utiliser des semences locales pour les opérations de végétalisation,

¹⁰ Voir dossier d'enquête publique, page 8/166 notamment.

- de remettre en état les surfaces concernées,
- d'éviter de toucher et de perturber la zone humide de la Bourbou (au Sud de la RD 613) où est situé l'habitat de la *Rainette* méridionale,
- de protéger les habitats d'espèces avérés de la *Diane*,
- d'assurer un suivi de chantier par un Coordinateur environnemental.

1.5- Analyse succincte des contraintes liées au projet (synthèse)

1.5.1- Contraintes liées au milieu naturel

Celles-ci découlent essentiellement des mesures de protection rappelées dans les classements ci-dessus mais aussi :

- de la protection de certains secteurs sensibles du point de vue des milieux naturels, tels certains talwegs non drainés offrant l'opportunité du développement d'espèces diversifiées,
 - de la protection des cours d'eau, permanents ou non,
 - du respect des prescriptions du règlement de la ZPPAUP,
 - des contraintes des terrains agricoles, ostréicoles et aquacoles, vis-à-vis des emprises et de l'accessibilité aux parcelles,
 - du maintien, voire de son amélioration, de la qualité de l'eau, par le biais des dispositifs de collecte des eaux de pluviales issues de la voirie.
- Trois ensembles présentent des enjeux écologiques importants :
- le ruisseau de Sainte Marguerite et les habitats d'espèce de la *Diane*, papillon protégé, présents tous deux à l'extrémité du projet à l'intersection de la RN 613 et de la route de Loupian, cet axe constituant un véritable corridor écologique.
 - le secteur de garrigue au Nord de la RN 613,
 - les alignements et bosquets sur l'ensemble de l'aire d'étude qui sont propices aux déplacements de la faune et zone de refuge pour l'avifaune, les reptiles, les amphibiens, les chiroptères et certains mammifères...
- En conséquence, il conviendra de **préserver** les différentes coulées vertes et hydrauliques (cours d'eau temporaires, fossés...), perpendiculaires au tracé du projet, qui constituent les lieux de déplacements de l'ensemble de la faune. Il est souligné que le maintien des structures paysagères (haies, murets, talus fossés...) est essentiel pour la préservation de la nature de ce secteur et des espèces faunistiques et floristiques qui la composent.
- **A ce jour, aucune contrainte réglementaire majeure n'a été identifiée sur l'aire d'étude du projet.**
- En conséquence, les enjeux mis en évidence soulignent la nécessité de mettre en place un certain nombre de mesures visant à protéger les espèces et leurs habitats, savoir :
- Planning de chantier excluant la période de nidification et d'élevage des oisillons,
 - Conservations des corridors biologiques, notamment (Cf. ci-dessus).
 - Durant la phase des travaux, une attention toute particulière sera portée sur le ruissellement des eaux chargées de matières en suspension tendant à colmater les zones de reproduction du poisson, en se déposant dans le lit des cours d'eau.

1.5.2- Contraintes d'urbanisme

1.5.2.1- Mises en compatibilité des documents d'urbanisme :

Les communes de Bouzigues et Loupian sont toutes deux dotées de documents d'urbanisme dont la ***mise en compatibilité*** avec le projet est rendue nécessaire, deuxième volet des enquêtes publiques conjointes, venant après une procédure d'enquête publique préalable à la D.U.P. (premier volet de la procédure), nécessaire dans le cadre des aménagements conjoints. Il est revenu ci-après (§ 3.2), plus en détail, sur la mise en compatibilité du POS.

Par suite, les éventuelles acquisitions de terrain devront se faire à l'amiable ou par voie d'expropriation à la suite de la Déclaration d'Utilité Publique du projet.

1.5.2.2- Contraintes liées à l'existence du Plan de Prévention des Risques d'inondations (P.P.R.I.), approuvé en 2012 :

Certains secteurs du dit projet, pour chacune des deux communes, faisant plus loin l'objet d'une étude plus exhaustive, sont classés en **zone Rouge « RP »** tandis que d'autres, moins exposés, sont classés en **zone bleue**. Les P.P.R.I. valant servitudes publiques, il est rappelé à cet égard que leurs Règlements précisent en fonction des classements ce qui est autorisé et ce qui est interdit¹¹.

1.5.2.3- Contraintes diverses :

Pour l'essentiel, il s'agit de contraintes liées à la protection des monuments historiques classés ou inscrits, à la protection des sites inscrits, à la protection des établissements ostréicoles et coquilliers, à la protection relative à l'ancienne ligne ferroviaire d'intérêt local et à des réservations d'emprises...

Il est rappelé que la zone d'étude est soumise au « Risque de Transport de Matières Dangereuses » (TMD), compte tenu de l'important trafic routier sur la RD 613, ceci induisant des précautions à prendre à proximité des habitations et des cours d'eau.

1.5.2.4- Classement et déclassement des voies :

Il s'agit du troisième volet des enquêtes publiques conjointes sur lequel il est revenu plus en détail ci-après (§ 3.3). Celui-ci consiste au ***classement et déclassement*** des divers types de voies et de leurs équipements annexes.

II – Organisation du déroulement de l'enquête publique

2.1 – Désignation du Commissaire enquêteur

Faisant suite, d'une part, à la demande enregistrée le 3 Mai 2012, par laquelle Monsieur le Préfet de l'Hérault demande la désignation d'un commissaire enquêteur en vue de procéder aux enquêtes publiques conjointes, au profit du Conseil général de l'Hérault, préalablement à la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement de sécurité sur la RD 613 et à la réalisation d'une voie cyclable aux abords de cette dernière entre les communes de Bouzigues et de Loupian, portant également sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des deux communes et valant enquête pour le classement-déclassement de la voirie, et par décision, d'autre part, de Madame le Président du Tribunal Administratif de Montpellier, en date du 10 Mai 2012, n° E12000124/34, Monsieur Louis BESSIERE a été désigné commissaire enquêteur et Monsieur Jacques LANQUETIN, suppléant.

¹¹ Concernant le PPRI, voir ci-après, page 25 : Analyses et conclusions du commissaire enquêteur.

2.2- Composition et brève analyse du dossier soumis à enquête

L'ensemble des documents soumis à enquête publique comporte les pièces suivantes :

1. Dossier d'enquête publique (format A 3), comportant 6 parties, représentant au total 215 pages,
2. Dossier relatif aux habitats d'espèces de la ZPS Etang de Thau et lido de Sète à Agde (format A 3), comportant 15 pages,
3. Dossier « Annexe à l'étude d'impact » relatif à la zone Natura 2000 (format A 4), comportant 47 pages,
4. Dossier « Annexe à l'étude d'impact » relatif au volet Faune/Flore (format A 4), comportant 103 pages,
5. Dossier de mise en compatibilité du P.O.S. Cne. de Bouzigues (format A 3), comportant 16 pages,
6. Dossier de mise en compatibilité du P.O.S. Cne. de Loupian (format A 3), comportant 17 pages,
7. Dossier relatif au Classement et Déclassement des voies concernant les deux communes (format A 3), comportant 5 pages.

En outre, ont été joints au dossier, respectivement pour chaque commune :

- L'Arrêté préfectoral n° 2012-I-1163 de mise à enquête publique et comportant les modalités de déroulement de cette dernière,
- Le Certificat d'affichage,
- Respectivement pour chacune des communes concernées : trois Registres afférents à chaque type d'enquête conjointe.

Ce dossier, volumineux, est d'une bonne lisibilité et agrémenté de documents graphiques et plans de qualité. Au vu de la législation prévue pour ces types d'enquêtes conjointes, celui-ci apparaît comme étant complet et précis.

2.3- Modalités préalables à la réalisation de l'enquête publique et durant celle-ci

En préalable au déroulement effectif des enquêtes publiques conjointes, les rencontres suivantes ont eu lieu :

- Jeudi 14 Juin 2012 (9 heures), en Mairie de Bouzigues, siège des enquêtes publiques, présentation du projet par Monsieur CRÉMIEU Jean-Pierre, Chargé d'opérations au sein du Conseil Général, aux divers adjoints et personnels communaux des deux municipalités concernées ainsi qu'au commissaire enquêteur et son suppléant désigné.
- Vendredi 22 Juin 2012 (à partir de 9 heures et successivement), rendez-vous en Mairies de Bouzigues et de Loupian afin de parapher les diverses pièces du dossier soumis à enquête ainsi que les six Registres (2 x 3). A cette occasion, le commissaire enquêteur a pu vérifier l'affichage officiel tant en Mairies que ceux installés sur le site, ces derniers ayant été effectués par les soins du Conseil Général dans le respect des formes (dimension et couleur) et sous contrôle d'huissier de justice.

Durant celle-ci :

- Lundi 16 Juillet : avant l'ouverture de la permanence, visite effectuée par le commissaire enquêteur accompagné par un employé municipal de Bouzigues, au débouché du chemin du Clap.

2.4- Information, accueil du public et déroulement de l'enquête

La publicité des enquêtes publiques a été effectuée comme suit :

a) Journaux d'annonces légales¹² :

<i>Journaux</i>	<i>1^{ère} publication</i>	<i>2^{ème} publication</i>
Midi Libre	09 Juin 2012	01 Juillet 2012
L'Hérault du Jour	10 Juin 2012	01 Juillet 2012

Le début des enquêtes ayant été fixé au Lundi 25 Juin 2012, les publications légales ont donc été effectuées dans les délais.

b) Affichage de l'Avis d'enquêtes publiques Arrêté n° 2012-I-1163)¹³ :

Celui-ci a été apposé dans les Mairies de Bouzigues et de Loupian ainsi que sur les 3 panneaux d'affichage installés réglementairement à cet effet sur le site, l'ensemble ayant pu être vérifié par le commissaire enquêteur. Il est précisé que, durant toute la durée de l'enquête, la vérification de la présence des 3 panneaux installés sur la zone du projet, par le Conseil Général, a été effectuée par Ministère d'Huissier (Me. BORREL, Huissier à Montpellier).

c) Autres types de publicité¹⁴ :

- Commune de Bouzigues : « Le Petit Echo Bouzigaud » (Annonce de l'ouverture de l'enquête publique, page 3). Site Internet de la ville : www.bouzigues.fr
- Commune de Loupian : « L'Echo de Loupian » (Annonce de l'ouverture de l'enquête publique, page 3). Site Internet de la ville : www.loupian.fr

Il est également noté qu'un article paru dans « Midi Libre » du Dimanche 27 Mai 2012 (page 3), illustré de photos, intitulé « **RD 613 : le prix de la vie** » a fait état de l'engagement de travaux de sécurisation sur cet axe, entre Mèze et Bouzigues. D'autre part, un entrefilet paru dans « Midi Libre » (1^{er} Juin 2012) a annoncé l'ouverture de l'enquête publique¹⁵.

d) Durée de l'enquête et fixation des permanences :

Aux termes de l'Arrêté préfectoral n° 2012-I-1163, celles-ci ont été fixées ainsi :

- **Durée : 33 jours** consécutifs soit, **du 25 Juin au 27 Juillet 2012 inclus**, les pièces du Dossier et les Registres ayant été déposés durant toute cette durée dans les Mairies de Bouzigues et de Loupian.
- **Permanences** du commissaire enquêteur tenues dans chacune des Mairies :
 - ✓ Lundi 25 Juin (début d'enquête), Cne. de BOUZIGUES (de 9 h à 12 h),
 - ✓ Vendredi 6 Juillet, Cne. de LOUPIAN (de 9 h à 12 h),
 - ✓ Lundi 16 Juillet, Cne. de BOUZIGUES (de 9 h à 12 h),
 - ✓ Vendredi 27 Juillet (fin d'enquête), Cne. de LOUPIAN (de 14 h à 17 heures).

Le siège de l'enquête étant à Bouzigues (Art. 3 de l'Arrêté préfectoral), il est précisé que toute correspondance concernant le commissaire enquêteur devra être adressée en Mairie de Bouzigues.

¹² Cf. photocopies des annonces légales, en Annexes.

¹³ Cf. photocopies en Annexes.

¹⁴ Ibid.

¹⁵ Voir photocopies en Annexes.

e) Participation du public et déroulement de l'ensemble de l'enquête publique :

Eu égard à la publicité relative à ce projet largement effectuée sur plusieurs supports, la participation du public a été satisfaisante. Outre les personnes qui ont fait part de leurs observations sur les registres, plusieurs autres (estimées à une douzaine pour l'ensemble des deux communes) sont venues consulter les dossiers respectifs durant la durée de l'enquête afin de mieux connaître les détails du dit projet mais n'ont pas toujours jugé nécessaire d'annoter les divers Registres tant cette mise en sécurité de la RD 613 était attendue ! Les observations effectuées, sans toutefois s'opposer à l'ensemble du projet, portent plutôt sur des points plus ponctuels mis en avant afin de contribuer à affiner celui-ci.

Ces observations, inégalement réparties entre les deux communes sont au nombre de **20**, à concurrence de **3** observations portées sur le registre de la commune de Loupian et de **17**, portées ou annexées (notes) sur le registre de la commune de Bouzigues entièrement utilisé à cet effet. A cet égard, il est noté que l'existence d'un nombre assez important de riverains ayant leurs habitations ou activités commerciales situées en bordure de la RD 613 (portion jouxtant le village de Bouzigues) ont contribué à générer l'essentiel des dites observations.

Aucun élément n'est venu perturber la dite enquête publique qui s'est en outre déroulée en très bonne collaboration entre les représentants des deux Municipalités concernées ainsi que le représentant du Conseil Général, d'une part, et le commissaire enquêteur, d'autre part.

III- Les Enquêtes publiques conjointes

3.1- Enquête publique préalable à la *Déclaration d'Utilité Publique (D.U.P)*

3.1.1- Objet de l'opération (rappel)

La présente enquête publique porte sur **l'utilité publique des travaux d'aménagements de la RD 613** (carrefours et certains accès), de la voie de desserte des mas conchylicoles et d'une voie cyclable, sur les communes de Bouzigues et de Loupian¹⁶.

L'opération a pour objet :

- de **sécuriser** les points d'échanges avec les voies secondaires, notamment en supprimant la majorité des accès directs sur la RD 613 et les « tourne à gauche », et en rabattant les voies secondaires sur des carrefours aménagés,
- d'offrir de meilleures conditions de circulation aux usagers de la RD 613 en réalisant des séparateurs de voies au niveau des créneaux de dépassement et sur les sections où l'existence de nombreux accès engendre des problèmes de sécurité,
- de réaliser une voirie principale continue d'un bout à l'autre de l'opération afin de désenclaver les propriétés qui sont aujourd'hui desservies uniquement par des accès dangereux. Cette voie sera mise hors d'eau pour une période de retour de 10 ans,
- d'intégrer des travaux d'aménagement d'une piste cyclable de contournement Nord de l'Etang de Thau.

¹⁶ Cf. détail du projet § 1.4.

- *La réalisation de l'opération nécessite une enquête publique préalable à la D.U.P. en raison de son coût et de la possibilité de recourir à des expropriations pour l'acquisition des emprises, si cela s'avère nécessaire.*

► **Concernant la Déclaration d'Utilité Publique (D.U.P) :**

Celle-ci n'est plus seulement destinée à autoriser l'expropriation mais a, désormais, pour fonction primordiale, de consacrer en tant que tel l'intérêt général qui s'attache à la réalisation d'un projet¹⁷.

Selon l'étude des cas de jurisprudence portant sur des projets d'infrastructures de transport (lignes ferroviaires, autoroutes, routes...) il ressort que l'utilité publique de tels projets est souvent confirmée, dès lors que les conséquences à la fois environnementales, économiques, financières et sociales du projet sont suffisamment contrebalancées par l'intérêt du projet pour la collectivité, pourvu que le principe de participation (accès du public aux informations relatives à l'environnement) soit respecté et que les études d'impact soient complètes.

Il est toutefois rappelé que, d'une façon générale, l'utilité publique ne s'apprécie pas uniquement en fonction de l'intérêt, même important, de l'opération projetée, mais aussi compte tenu des éléments négatifs et des inconvénients inhérents à l'opération (théorie dite du bilan « coûts / avantages »). Au cas particulier :

▪ **Actif du bilan :**

- ✓ L'incidence du projet, telle qu'elle est détaillée plus haut, est incontestablement **forte** tout en respectant et en s'intégrant dans l'environnement. Il s'agit en effet, essentiellement, de **sécuriser** des points d'accès de nombreuses voies secondaires, avec la RD 613, particulièrement accidentogène, d'offrir sur cette dernière de meilleures conditions de circulation et d'aménager une piste cyclable.
- ✓ Concernant la prise en compte du contexte environnemental (Site Natura 2000, ZNIEFF, ZICO), celui-ci n'est pas touché¹⁸. Bien que le projet soit situé pour partie dans le périmètre ZICO LR 17, mais sans incidence notable, aucune contrainte réglementaire majeure n'a été identifiée sur l'aire d'étude du projet.
- ✓ Prise en compte préventive du patrimoine archéologique,
- ✓ Mise en compatibilité du POS des deux communes concernant les zones prévues pour le projet.
- ✓ Maîtrise foncière importante de la part du Maître d'ouvrage, toutefois quelques acquisitions foncières sont à effectuer en préalable à la réalisation des travaux.
- ✓ Pas d'incidence des aménagements sur les zones classées inondables dans les PPRI respectifs des deux communes pas plus que sur les eaux souterraines ou superficielles (Bassins de rétention ou antipollution prévus).

¹⁷ « L'utilité publique aujourd'hui » (Rapport publié à la Documentation française).

¹⁸ Cf. ci-dessus, § 1.4.5.

- Passif du bilan :
 - ✓ Celui-ci, minime et temporaire, est essentiellement à considérer durant la phase de déroulement des travaux. Des mesures ont été prévues pour réduire ou compenser les éventuels impacts¹⁹.
 - ✓ Budgétairement et de par son mode de financement (Conseil Général), ce projet n'appelle pas d'observations particulières.

Avec celles émises par le public, les avis de l'Autorité environnementale et des divers services impliqués, ces éléments sont pris en compte, ci-après, dans les analyses et conclusions du commissaire enquêteur, en préalable à son Avis motivé.

3.1.2- Observations du public, analyses et conclusions du commissaire enquêteur

a) *Observations du public :*

▪ **Commune de Bouzigues :**

1. Observations (25 Juin 2012) : Consorts DAVID.

Opposition à l'aménagement d'une desserte d'accès au hameau du « Clap » aux motifs que cette zone NDa est non constructible et qu'un permis de construire a été déposé par Mr. Négrier (domicilié au Clap)... Il y a actuellement le chemin d'accès utilisé qui donne accès à la RD 613, par conséquent il n'y a pas lieu d'en créer un autre.

- Réponse du commissaire enquêteur :

Sur le premier point, le deuxième volet des présentes enquêtes publiques conjointes prévoit une modification du règlement du POS de la commune afin de pouvoir procéder à tous les aménagements de la RD 613 (Voir § 3.2 ci-après).

Sur le deuxième point des observations présentées par Mr. DAVID (permis de construire concernant Mr. Négrier), ce dernier objet ne concernant pas celui de la présente enquête publique, le commissaire enquêteur étant donc incompétent, il ne sera pas répondu dans le détail par celui-ci aux dites observations et allégations. Toutefois, pour information, eu égard à l'historique détenu et présenté au commissaire enquêteur par Monsieur Négrier, en liaison avec l'exploitation et la fermeture de la carrière voisine, il apparaît que l'habitation de ce dernier a bien été construite en toute légalité.

Concernant le projet de création d'un accès au hameau du « Clap », voir ci-après (§ *b-Conclusions*), les analyses et conclusions du commissaire enquêteur.

2. Observations (5 Juillet 2012) : C.C.N.B.T.

La *Communauté de Communes Nord du Bassin de Thau* est concernée par la mise en valeur d'une emprise foncière dont elle est propriétaire, à l'emplacement de l'ancien hôtel Zénith, commune de Bouzigues. Sur ce site, la C.C.N.B.T. projette une réalisation liée à l'activité économique et de promotion touristique, relevant de ses compétences.

A cet égard, il est fait état de trois demandes :

¹⁹ Cf. ci-dessus, § 1.4.6.

- ✓ Création d'une voie de décélération dans le sens Est-Ouest pour accéder sans à-coup de freinage à la station-service Dyneff,
- ✓ Rétablissement de l'accès au chemin de Meynes par une voie bordant l'emprise foncière par le Nord et non pas passant en son milieu de manière à ne pas hypothéquer l'utilisation future du terrain,
- ✓ Supprimer l'accès direct au chemin de Meynes depuis la RD 613, une fois réalisé le rétablissement ci-dessus évoqué afin d'éviter les à-coups de freinage.

Un plan d'ensemble, relatif à la présente requête de la C.C.N.B.T., figure en annexe de celle-ci. Il est rappelé que l'aménagement d'un réseau de desserte à ce niveau figure en tant que tel sur la planche 4/5 (page 5/8) du dossier soumis à enquête publique.

- Réponse du commissaire enquêteur :

Ce projet d'aménagement du site du « Zénith » a fait l'objet d'une entrevue technique informelle entre le Conseil Général et la C.C.N.B.T. en date du 27 Mars 2012, cette dernière présentant le projet lui-même et les contraintes actuelles qui en découlent en termes de desserte et d'accès.

Bien que liés entre eux pour la C.C.N.B.T., au vu du projet concernant la sécurisation proprement dite de la RD 613, il convient toutefois de bien différencier celui de l'aménagement du terrain lui-même, privatif, de celui relatif aux problèmes afférents à la desserte et à l'accès du dit terrain depuis la route départementale, du ressort de la compétence départementale.

Compte tenu des considérations relatives à la notion d'Utilité Publique développées plus haut²⁰, il apparaît que l'aménagement de la desserte et de l'accès, eu égard à ce qui est observé notamment en termes de dangerosité sur le long du tronçon concerné de la RD 613 par l'enquête publique, s'intègre parfaitement dans le projet global d'aménagement envisagé.

Toutefois, après renseignements pris auprès du Conseil Général par le commissaire enquêteur soussigné, il apparaît que, lors de l'entrevue sus mentionnée, il avait été précisé que la position du chemin au-delà de l'accès (sur le terrain du Zénith) n'était pas, bien entendu, figée et qu'il appartenait à la CCNBT de positionner le dit chemin en fonction de son projet d'ensemble. Selon les termes du Conseil Général, l'abandon de l'accès direct du chemin direct du Meynes depuis la RD 613 nécessite de réaliser le chemin au Nord du terrain, le plan d'ensemble ne semblant pas toutefois figé, cet aménagement spécifique (B sur le plan annexé aux observations) correspondant plutôt, pour le commissaire enquêteur, à un aménagement « intérieur » de la dite parcelle.

Le Conseil Général ne semble pas toutefois opposé au principe d'intégration et de financement d'une contre-allée à double sens au Nord du terrain du « Zénith » permettant de rabattre le chemin du Meynes sur le giratoire, sous certaines conditions demandant à être finalisées.

En conséquence, sous réserve d'un accord au niveau des parties, le commissaire enquêteur ne peut qu'émettre un avis favorable à l'ensemble des aménagements souhaités à partir du moment où ils contribuent à la sécurisation des accès du site. (Voir réponse du Département en Annexes : « Mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage au Commissaire enquêteur »).

²⁰ Cf. § 3.1.1 intitulé : « Concernant la Déclaration d'Utilité Publique D.U.P ».

3. Observations (Lundi 9 Juillet 2012) : Mr. Vincent NÉGRIER.

Après un bref historique relatif aux motifs de l'octroi du permis de construire (pièces photocopieées de celui-ci jointes), Mr. NÉGRIER expose longuement les inconvénients générés par la situation de son habitation (parcelle AL 113) : courrier non distribué (B.P. obligatoire), car accès au chemin menant au hameau, trop dangereux pour les postiers, poubelles non collectées pour les mêmes raisons, sans compter les difficultés d'accès pour les véhicules de secours allongeant le délai d'intervention... Tout déplacement au village, précise-t-il, nous oblige à un supplément de 5,2 kms !... du fait de la création du muret central... pourtant indispensable pour éviter les retournements interdits.

D'autre part, le fait d'entrer dans le courant de circulation de la RD 613 ainsi que celui d'entrer au retour dans le chemin actuel à partir de la RD, reste également très dangereux car les automobilistes ne comprennent pas la manœuvre et ne l'anticipent pas... Un cycliste a été percuté par l'arrière à cet endroit précis et en est mort, ceci depuis la mise en place du muret central...

Monsieur NÉGRIER demande dès le début de ses observations que : «...en qualité d'habitant du Clap (4 foyers), le projet d'aménagement de la RD 613 (page 6/8 du dossier – planche 5/5) nous permette de trouver une solution aux énormes problèmes que nous rencontrons quotidiennement ».

- Réponse du commissaire enquêteur :

Celui-ci, s'étant rendu sur les lieux le Lundi 16 Juillet en compagnie d'un policier municipal, a pu procéder à une analyse du terrain révélant une extrême dangerosité notamment pour se placer dans la file de la RD 613 allant en direction de Mèze, dangerosité accrue du fait de l'existence sur la gauche d'une courbe interdisant une visibilité suffisamment lointaine sur un tronçon où de plus les automobilistes circulent rapidement...

Afin de pallier les inconvénients inhérents aux dangers réels actuels, il va de soi qu'un aménagement est nécessaire. Il est demandé que, compte tenu des diverses contraintes techniques de raccordement et afin de donner une suite favorable à diverses observations, celui-ci soit effectué au mieux des possibilités permettant de rapprocher au maximum cette voie de rétablissement de la RD 613.

Concernant le projet de création du dit accès, voir, en outre, ci-après (§ *b-Conclusions*), les analyses et conclusions du commissaire enquêteur et, en Annexes, le Mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage à celui-ci, précisant que le Département est favorable au rapprochement de la dite voie de la RD 613.

4. Observations (9 Juillet 2012) : Mr. et Mme. TREMELAT (propriétaires de la parcelle AL 103 depuis Juillet 2012).

Eu égard au classement en zone ND, Mr. et Mme. TREMELAT ne trouvent pas logique de faire une route.

Il est précisé par ces derniers : « Nous, nous voudrions, si ce projet devait vraiment se réaliser, que cette fameuse route se rapproche le plus près possible de la route nationale et ne nous coupe pas la parcelle en deux morceaux afin d'avoir une emprise sur celle-ci ». Ces personnes rappellent qu'il existe un chemin plus haut qui longe la nationale et suggèrent de s'y aligner (?) Crainte également d'une dévalorisation de leur terrain du fait de la réduction importante de leur parcelle récemment acquise...

En conclusion, Mr. et Mme. TREMELAT souhaitent une modification du tracé de cette voie afin de pouvoir conserver leur bien.

- Réponse du commissaire enquêteur :

Les détails de la planche 5/5 concernant le projet de voie envisagé figurant au dossier ne représentent pas un graphique définitif, celui-ci demandant au contraire être précisé.

Faisant suite aux renseignements obtenus par le commissaire enquêteur auprès du Conseil Général, il apparaît que ce tracé avait été retenu dans un premier temps, compte tenu de la topographie des lieux et du fait qu'il existait un espace boisé au-delà du talus routier, le dit espace boisé n'existant plus du fait de l'incendie ayant eu lieu et de l'existence d'arbres arrachés menaçant de tomber sur la route.

Compte tenu des diverses observations émises, voir ci-après (§ *b-Conclusions*) et comme il a été répondu ci-dessus, le Conseil Général n'est pas opposé à un rapprochement, voire même, y est favorable, cette solution ayant le complet assentiment du commissaire enquêteur, étant bien précisé par les services du Conseil Général, que les contraintes de raccordement altimétriques, topographiques et de giration à l'arrivée de l'ouvrage des Aiguilles, détermineront le tracé définitif.

5. Observations (Jeudi 12 Juillet 2012) : Mr. et Mme. SENSAT Victor.

« Nous trouvons ce projet de rond-point indispensable pour la sécurité et le bruit. Par contre, s'il était déplacé de 25 mètres environ en direction de Mèze, cela faciliterait la sortie (accès) de notre propriété ».

(Voir autre observation ci-après).

6. Observations (Lundi 16 Juillet 2012) : Mr. et Mme. SENSAT Victor.

Suite à l'entretien avec le commissaire enquêteur... Observation réitérée visant à demander une légère modification de la sortie du chemin de Cambelliers vers la RD 613 afin d'éviter une sortie dangereuse de ma propriété, parcelle 149 (flux descendant à couper : dangereux).

- Réponse du commissaire enquêteur :

Renseignements pris auprès de la Municipalité, il existe plus haut un « Stop » ainsi qu'un ralentisseur permettant de ralentir le flux. Néanmoins, l'observation a été soumise à l'appréciation du Maître d'ouvrage qui précise que le flux ne devrait pas s'accroître, du seul fait de la réalisation du projet, au niveau du débouché du chemin. Seule une extension de l'urbanisation pourrait augmenter le nombre de véhicules, le changement de priorité s'il était nécessaire, étant par ailleurs de la compétence de la commune (priorité du chemin du Joncas sur celui descendant). Voir également en Annexes, la réponse du Maître d'Ouvrage à ce sujet²¹.

7. Observations (Lundi 16 Juillet 2012) : Messieurs Gilles BAILLY et Franck PIERROT.

Ces deux personnes (respectivement propriétaires des parcelles 266 et 280/282/283) soulignent l'importance de l'écran végétal protégeant leurs

²¹ Cf. « Mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage au Commissaire enquêteur ».

propriétés des nuisances sonores et visuelles. Or, cette végétation ayant été détruite il y a deux ans, les nuisances en sont d'autant plus ressenties.

En conséquence, observent ces personnes, il est donc indispensable de réaliser cet écran par exemple en maintenant la végétation des *Allantes* à pousse rapide, de plus, cette végétation constitue un piège pour la pollution.

Par la même occasion, Messieurs BAILLY et PIERROT souhaitent, face aux propriétés, un revêtement de la route à faible nuisance sonore.

- Réponse du commissaire enquêteur :

Faisant suite aux dites observations, renseignement a été pris auprès du représentant du Maître d'ouvrage : dans le nouveau projet, le rideau végétal sera respecté et les services du Département ont pour consigne de ne pas couper les arbres. Donc à terme, le talus sera à nouveau arboré.

Les informations recueillies par le commissaire enquêteur auprès des dits services font état du fait que dans le cadre des aménagements paysagers qui seront réalisés dans le courant de l'automne 2013, si cela est nécessaire, l'existant pourra être densifié par des plantations complémentaires.

8. Observations (Mardi 17 Juillet 2012) : Mme. et Mr. ROGER Joël.
Observations totalement favorables à l'aménagement du rond-point, la dangerosité du carrefour actuel étant chaque jour constatée.

9. Observations (Mardi 17 Juillet 2012) : Mr. GONZALEZ Olivier.

(Parcelle AM 174 : propriété de Mr. GONZALES. Plan annexé aux observations)

Mr. GONZALEZ fait état de la dangerosité de la sortie de sa propriété sur la RD 613, la voie d'accélération étant très courte. De plus, un garage de vente de véhicules s'est monté devant sa sortie.

Une contre-allée serait une solution de sécurité, de plus tous les voisins seraient aussi concernés car pour certains, l'entrée est aussi très dangereuse... la dite contre-allée pourrait aller jusqu'à la sortie du Joncas. Que peut-il être fait ?

- Réponse du commissaire enquêteur :

Dans sa réponse au commissaire enquêteur, le Département fait remarquer que les disponibilités foncières et les difficultés techniques rendent difficiles la réalisation d'une contre-allée jusqu'au « Joncas ».

Eu égard à la diversité des problèmes devant être pris en compte, voir la réponse circonstanciée du service compétent du Département²².

10. Observations (Mercredi 18 Juillet 2012) : Mme. ROBERT Micheline.

Félicitations pour le projet ce rond-point dont la sécurité routière engendrée par cet aménagement n'est pas à démontrer.

11. Observations (Mercredi 18 Juillet) : Mme. et Mr. IZOIRD Didier.

Diverses remarques sont faites sur la dangerosité actuelle : accélération des voitures après le rond-point actuel, présence de la station où le vendeur de voitures rentre en marche arrière et où les clients se garent au bord de la route, pas de visibilité pour sortir et cela est très dangereux, intervention de la gendarmerie à sa

²² Cf. « Mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage au Commissaire enquêteur » (Annexes).

demande... En conclusion, Mr. IZOIRD demande la création d'une contre-allée qui aille jusqu'au Joncas.

- Réponse du commissaire enquêteur :

Même réponse que pour l'observation ci-dessus, n° 9.

12. Observations (Jeudi 19 Juillet 2012) : Mr. et Mme. GONZALEZ Ginès.

(Parcelles AM 191, 192 et 141 : propriétés de Mr. et Mme. GONZALEZ. Plan annexé aux observations).

La réalisation de ce projet est attendue depuis plus de 20 ans, font-ils remarquer... Sorties très dangereuses à partir de la parcelle 191 où habite leur fille. La sortie devrait se faire jusqu'au Joncas, ce qui serait une grande sécurité, ajoutent-ils.

- Réponse du commissaire enquêteur :

Même réponse que pour l'observation ci-dessus, n°9.

13. Observations (Mardi 24 Juillet 2012) : Mr. FESTOR Jean-Claude.

Mr. FESTOR fait remarquer que lors de la réalisation du carrefour giratoire d'accès à Bouzigues Centre, le Conseil Général avait tenu compte de ses observations concernant le bruit de la circulation, celui-ci ayant été accentué du fait-même de la réalisation de ce giratoire par la suppression de l'écran naturel constitué par les terres du cadran Nord-Ouest du dit giratoire ; un merlon de terre a bien été réalisé mais que partiellement.

En conséquence, il est demandé que ce merlon de terre soit prolongé vers l'Ouest (zone des travaux du futur projet) au droit des propriétés FESTOR - ARCHIMBEAU-VILLANDRY.

- Réponse du commissaire enquêteur :

Dans réponse, le Département note qu'il a déjà été répondu au demandeur sur cette idée de prolonger le merlon existant, cette protection n'ayant aucun fondement réglementaire en l'absence de transformation significative de la RD 613, qui de plus, n'apporterait aucun gain significatif en matière d'abaissement du niveau sonore... Un enrobé phonique est proposé en section courante entre les deux giratoires de Bouzigues ²³.

14. Observations (Jeudi 26 Juillet 2012) : Mme. ROUSSEAU Agnès.

ZA dite « le Relais Bleu » (Section AK 1).

Mme. ROUSSEAU exerce une activité commerciale d'Agence immobilière et emploi du personnel.

Celle-ci est favorable à tout aménagement de la RD 613 visant à ralentir et à sécuriser la circulation et propose que la vitesse entre les deux ronds-points dits de Bouzigues soit réduite à 70 km/h et que, d'autre part, le revêtement de la route soit spécifique pour réduire le bruit lié au roulage des véhicules (protection phonique), afin d'améliorer le confort sonore de toutes les habitations du voisinage en plus de la sécurité.

Mme. ROUSSEAU ne s'oppose pas au passage de la piste cyclable entre son bâtiment et la RD 613 (dans le cadre des variantes B ou C) à la condition de prévoir les accès (sortie et entrée !) pour les véhicules de l'agence et de la clientèle, surtout dans la variante B, plus favorable.

Rien n'est indiqué à ce sujet dans le dossier d'enquête publique.

²³ Voir réponse détaillée à cette question : Mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage au Commissaire enquêteur (Annexes).

- Réponse du commissaire enquêteur :

Pour ce qui est de la protection phonique, même réponse que ci-dessus (n° 13) ; si des problèmes de sécurité étaient constatés, la vitesse pourrait alors être limitée à 70 km/h dans ce secteur.

D'autre part, dans sa réponse, le Département précise que « Le rétablissement des accès de l'Agence immobilière sur la RD 613 sera intégré dans le projet détaillé à l'issue d'une nouvelle concertation avec la propriétaire, du fait de sa situation particulière d'enclavement »²⁴. La résolution de ce problème est vivement souhaitée par le commissaire enquêteur soussigné.

15. Observations (Vendredi 27 Juillet 2012) : Mme. CHASTEL Françoise (Chemin de Cambelliers).

Satisfaction pour le projet de giratoire.

Toutefois, il est souhaité un revêtement anti bruit sur la chaussée du giratoire afin d'atténuer les nuisances sonores entendues même la nuit.

- Réponse du commissaire enquêteur :

Même réponse que ci-dessus n°13 et 14 (Protection phonique).

16. Observations (Vendredi 27 Juillet 2012) : Mr. CABROL Jean-Christophe. (Conseiller Municipal à Bouzigues).

Mr. CABROL fait ressortir plusieurs points en rapport avec l'enquête publique :

- ✓ Sécurisation des sorties des habitations au Nord-Ouest de la RD 613. En effet, une voie paraît indispensable pour les parcelles 85, 174, 191 et 192 afin que le propriétaire n'ait pas à sortir directement sur la RD 613. De plus les accès piétons qui mènent à ces habitations devront être sécurisés : îlots, signalisation...
- ✓ Maintien des écrans végétaux tout le long de la RD 613 afin que les habitations en contrebas du Joncas, ne soient pas en vision directe.
- ✓ Les passages permettant aux animaux de passer du Nord au Sud paraissent indispensables car le mur de béton central bloque les animaux et nombre de ceux-ci se font écraser sur la RD,
- ✓ Mr. CABROL ne voit pas de bassin de rétention et de compensation proche du Joncas et de la RD 158 qui se trouve à 100 m, à vol d'oiseau, de l'étang. Il faut sécuriser ces zones en cas d'accident et de déversement de produits toxiques, zones très proches de l'étang de Thau.

- Réponse du commissaire enquêteur :

Certaines réponses ont été apportées plus haut. Il est toutefois répondu point par point à Monsieur CABROL, par le Département (Voir en Annexes : « Mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage au Commissaire enquêteur »).

17. Observations : Note de Mme. le Maire de la Commune de BOUZIGUES déposée le 27 Juillet 2012).

Dans la dite note, il est précisé que la Commune de BOUZIGUES émet un avis favorable sur l'ensemble du projet envisagé, cependant assorti de recommandations et préconisations sur les aménagements projetés par le Conseil Général :

²⁴ Ibid.

- ✓ Prise en compte des différents points sollicités par la CCNBT afin de développer les activités économiques et de promotion touristique sur le terrain de l'ancien hôtel « Le Zénith »,
- ✓ Eu égard à la création du giratoire au droit de l'établissement de la « Côte Bleue », il est nécessaire que celle-ci n'impacte pas l'écoulement des eaux pluviales (dont l'exutoire est l'étang de Thau) au droit du dit établissement, zone classée en Rouge au PPRI. A cet effet, pareillement au premier giratoire, la mise en place de vannes sur le pluvial est préconisée,
- ✓ Mesures de préservation contre les nuisances sonores : conservation de tous les écrans végétaux possibles et, si possible, création de merlons de terre...
- ✓ S'agissant d'un projet porté par le Conseil Général, il convient que l'éclairage public du secteur aménagé soit pleinement intégré à l'opération afin de ne pas grever le budget de la commune ; de même pour les acquisitions foncières qui permettront de réaliser l'opération sans perturber le stationnement à l'entrée de la Commune,
- ✓ Avis très favorable de la Commune concernant l'aménagement de la piste cyclable et demande la réfection de l'entrée de BOUZIGUES lors de la réalisation des travaux,
- ✓ Il convient d'étudier et de réaliser la sécurisation des accès (entrées/sorties) de la Société « Bouzigues Automobile » ainsi que celui des propriétés des familles IZOIRD et GONZALEZ (respectivement cadastrées AM 191 et 174) débouchant actuellement directement sur la RD 613,
- ✓ Désenclavement du hameau du Clap : avis très favorable au projet au motif d'une large amélioration de la sécurité par rapport à la situation actuelle. Toutefois, il est souhaité que la nouvelle voie créée à partir du chemin des Aiguilles soit le plus proche possible de la RD 613 afin de ne pas dénaturer le site et de préserver au maximum la propriété foncière.

- Réponse du commissaire enquêteur :

Diverses observations présentées par Madame le Maire de la commune de Bouzigues reprennent plusieurs points ayant fait l'objet d'annotations effectuées par diverses personnes et auxquelles il a été répondu plus haut.

Cependant, concernant la desserte du projet envisagé sur le terrain de l'ancien hôtel « Zénith » (observations de la CCNBT et de la commune de Bouzigues), voir la réponse circonstanciée du Département (Cf. « Mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage au Commissaire enquêteur » – Annexes).

Au cas particulier et sous réserve d'un accord entre les parties concernées, le Commissaire enquêteur ne peut qu'approuver les mesures envisagées et proposées par le Département.

Pour ce qui a trait à la prise en charge de l'éclairage public, à des aménagements divers et acquisitions foncières, voir, également, les réponses effectuées par le Département, dans son Mémoire en réponse (Annexes).

▪ **Commune de Loupian :**

1. Observations (26 Juin 2012) : Mr. GLINEUR.

Il est souligné par Mr. GLINEUR que « *L'amélioration de la sécurité est une bonne chose* » avec cependant quelques craintes relatives à l'augmentation du trafic au sein du village ?... Autre interrogation : « *Quand va-t-on mettre en place une vraie déviation dans le village de Loupian ?* »...

- Réponse du commissaire enquêteur :

A l'exception de la dernière interrogation, celles qui précèdent n'étant pas en rapport direct avec l'objet de l'enquête publique, une réponse ne peut être apportée à ces considérations générales par le commissaire enquêteur, au cas particulier, incompétent.

En revanche, en ce qui concerne le projet de déviation « Loupian / Mèze » porté par le Conseil général et dont une large communication a été faite, celui-ci a fait l'objet d'une « réservation » en vue de la jonction de la future déviation vers Mèze (Cf. tableau § 1.4.2 ci-dessus).

2. Observations (26 Juin 2012) : Mr. et Mme. ULBRICH.

Mr. et Mme. ULBRICH soulignent la bonne conception de l'ensemble mais souhaiteraient 2 entrées / sorties pour la commune de Loupian.

- Réponse du commissaire enquêteur :

A défaut d'autres précisions, il semblerait que les deux entrées / sorties souhaitées soient du même type, autrement dit, deux giratoires ?

Le projet indique clairement que les deux entrées / sorties nettement améliorées et sécurisées sont prévues sur la commune, chacune ayant ses caractéristiques propres : giratoire créé au niveau du lieu-dit « La Pépinière » et carrefour entièrement revu au niveau des aires de Loupian.

b) Analyses et conclusions du commissaire enquêteur :

❖ Analyses (synthèse) :

I - Ce projet d'aménagement de la RD 613, sur la partie concernée et ses abords immédiats, tel qu'il a été conçu, répond à une attente globale des populations des deux communes. En effet, comme rappelé en préambule, de trop nombreux accidents, parfois mortels, se sont produits sur ce **tronçon accidentogène**, essentiellement pour les motifs suivants : trafic important en augmentation et de façon très sensible en été, hétérogénéité des profils en travers ainsi que des carrefours existants et des accès directs qui ne facilitent pas la lisibilité et la visibilité de la route par les usagers, débouchés directs de propriétés bâties et non bâties, mais aussi vitesses excessives constatées... Les travaux envisagés permettront aux usagers de circuler sur ce tronçon avec le maximum de sécurité.

II - L'étude d'impact effectuée montre que le projet lui-même est **sans incidence majeure sur l'environnement** (Cf. plus haut, § 1.4.5), à l'exception de la zone ZICO LR17, les autres zones de protection n'interfèrent pas. Si des impacts négatifs ont pu être éventuellement envisagés, des mesures pour les réduire ou les supprimer ont été prévues (Cf. plus haut, § 1.4.6). Il s'agit essentiellement de risques potentiels liés à la durée du chantier.

L'avis de l'autorité environnementale sur le projet d'aménagement transmis en date du 2 Mars 2012 à Monsieur le Préfet de l'Hérault (Bureau de l'Environnement) souligne que « *L'étude d'impact comprend bien les éléments prévus par l'Art. R.122-3 du Code de l'Environnement et ces éléments sont, en général, d'une précision suffisante pour permettre de prendre une décision sur l'utilité publique du projet* ».

Cependant, l'avis de l'autorité gouvernementale souligne que « *... l'étude ne permet pas de conclure clairement sur l'impact du projet sur les inondations... Ce PPRI n'était qu'en projet lors de la réalisation de l'étude d'impact mais il a été approuvé le 25 Janvier 2012* ».

Toutefois, les précisions apportées ci-après par le commissaire enquêteur soussigné permettent d'apporter des éléments susceptibles de préciser l'impact du projet sur les inondations, celui-ci, au cas particulier, n'aggravant pas ces dernières.

III - L'examen des risques d'inondations ayant conduit à la validation du **PPRI** en date du 29/03/2012, fait ressortir pour chacune des deux communes, les risques suivants :

- Commune de Bouzigues : au niveau du ruisseau du Joncas et de celui des Aiguilles. Ces deux secteurs comportent, sur la cartographie, au niveau des aménagements prévus, des zones rouges RP, RN et Zp (zones de précaution, grisées).
 - Commune de Loupian : au niveau du ruisseau du Bourbou et de celui des Vignaux. Ces deux secteurs comportent chacun, sur la cartographie, au niveau des aménagements envisagés, une zone rouge RP (zone inondable d'aléa modéré et à enjeux modérés).
- Toutefois, le rapprochement effectué entre la cartographie du PPRI et celle du projet portant sur la commune de Loupian, fait ressortir :
- ✓ que le carrefour envisagé dit de la « Pépinière », bien que jouxtant la zone inondable, est cependant hors zone RP,
 - ✓ que le chemin conchylicole existant dans le secteur du Bourbou, se situe déjà sur la zone RP,
 - ✓ qu'à hauteur du ruisseau des Vignaux, le chemin conchylicole se situe également sur zone RP. L'aménagement de ces chemins est prévu en fonction d'une période de « retour » de 10 ans.

En tout état de cause, **il apparaît que la nature de l'ensemble des aménagements envisagés n'est pas de nature à aggraver pour les deux communes, les risques d'inondations**, ceux-ci ayant été cependant pris en compte par la création de bassins de rétention et de compensation ainsi qu'un bassin de « pollution accidentelle ».

Il est en outre bien précisé dans un courrier du 22 Mars 2012 adressé par le Conseil Général à la DREAL que, pour les deux communes concernées, « *Les aménagements (routiers et cyclables) sur la RD 613 seront réalisés sur la plateforme actuelle sans remblais et sans modifications des ouvrages de franchissement des ruisseaux...* ».

IV - Coût du projet (rappel) : 6 660 000 Euros. Il est précisé que le coût global des mesures prises pour l'Environnement est chiffré à 570 000 Euros, soit 8,60 % du montant prévisionnel des travaux (Cf. ci-avant §1.4.4).

- La présente opération étant d'un montant supérieur à 1 900 000 Euros, celle-ci nécessite donc une enquête publique du type « Bouchardeau » mais n'appelle pas d'observation particulière quant à son financement.

V - Possibilité éventuelle de recours à une procédure d'expropriation pour l'acquisition d'emprises.

❖ **Conclusions :**

Eu égard aux analyses qui précèdent, il apparaît que **la finalité du projet revêt le caractère d'utilité publique**, personne ne pouvant contester l'existence actuelle de risques importants sur cette portion de route Départementale, pour les personnes et également pour les biens (véhicules). Les options choisies ou souhaitées, ont résulté, dans un premier temps, d'une concertation entre les services de l'Etat et les Collectivités territoriales concernées et, dans un deuxième temps, pour les souhaits, d'observations

émises par le public durant l'enquête publique et qui permettront d'affiner, chaque fois que cela sera possible, certains points du projet lors de sa réalisation. Parmi celles-ci, également demandées par le commissaire enquêteur, figurent notamment les « Recommandations » reprises *in fine*, dans son Avis, ainsi que le souhait de voir le problème d'accès au hameau du Clap résolu au mieux, compte tenu de l'intérêt général et des observations émises concernant les intérêts particuliers.

A ce sujet, sur le principe, le Département se déclare favorable à une modification de tracé permettant de rapprocher cette voie de rétablissement de la RD 613, celui-ci prendra en compte les diverses contraintes de raccordement altimétrique, de topographie et de giration à l'arrivée de l'ouvrage des Aiguilles²⁵.

En outre, suite à l'importance des diverses observations émises par le public et soulignées par le commissaire enquêteur soussigné ainsi que par la commune de Bouzigues, est confirmé l'accord du Département, pour solutionner au mieux, en termes de sécurité, les problèmes relatifs existant pour divers riverains immédiats de la RD 613.

Par ailleurs, il est simplement rappelé :

- qu'aucune contrainte majeure, réglementaire ou environnementale, n'a été identifiée sur l'aire d'étude du projet,
- que l'atteinte éventuelle à la propriété privée est très réduite, celle-ci étant loin, le cas échéant, d'être excessive compte tenu des enjeux humains importants toujours latents,
- que le Maître d'ouvrage a la capacité financière d'assurer les dépenses relatives à la réalisation de cet important projet, à la fois réaliste et raisonnable,
- que les travaux projetés suite à la D.U.P. font présentement l'objet d'une enquête publique conjointe pour mise en compatibilité du P.O.S. des deux communes, le tout étant suivi d'une procédure de classement / déclassement des voies.

Enfin, il est souligné que l'intérêt touristique des espaces traversés, du patrimoine naturel, urbain (historique notamment) ou des paysages, pourrait être mis davantage en valeur par une signalétique appropriée pour les usagers de la RD 613 en transit.

Le Commissaire enquêteur,

Louis BESSIÈRE

²⁵ Voir en Annexes, Mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage au Commissaire enquêteur.

3.1.3- Avis motivé du commissaire enquêteur sur l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP)

L'enquête publique préalable à la **Déclaration d'Utilité Publique** (D.U.P) relative à l'aménagement de la RD 613 et effectuée à la requête du Conseil Général de l'Hérault, a été conduite conjointement, en application du même Arrêté Préfectoral n° 2012-I-1163 en date du 23 Mai 2012, avec deux autres enquêtes faisant également l'objet du présent rapport.

La présente enquête, s'est déroulée du 25 Juin au 27 Juillet 2012 dans les conditions prévues par les textes législatifs et réglementaires concernant tant la composition du dossier que la procédure elle-même.

Au terme de celle-ci, considérant :

- que la dite enquête, tant en ce qui concerne les annonces légales que l'affichage officiel ainsi que les annonces effectuées par d'autres moyens par les Municipalités concernées, a fait l'objet d'une excellente information auprès du public,
- que le dossier présenté à ce dernier aux dates et durant les horaires impartis, est, en la forme et au fond, conforme à la législation prévue à cet effet,
- que le déroulement de l'enquête s'est révélé satisfaisant,
- que toutes les personnes ont pu s'exprimer librement et que leurs avis et observations auxquels il a été répondu, ont bien été enregistrés et, pour l'essentiel, pris en compte chaque fois que cela paraissait possible, après avis recueilli par le commissaire enquêteur, si nécessaire, auprès du Maître d'ouvrage,
- que le projet est conforme aux orientations des outils de planification : POS (après mise en compatibilité – Cf. Enquête conjointe), PPRI, SCOT et recommandations des organismes compétents,
- qu'aucune contrainte majeure, réglementaire ou environnementale, n'a été identifiée sur l'aire d'étude du projet et que des mesures ont été envisagées afin de prévenir ou de pallier éventuellement celles-ci, notamment durant les travaux,
- qu'au plan social, le projet ne présente pas de problème particulier. A l'exception, à priori, d'un secteur situé au débouché du Chemin du Clap sur la RD 613, la zone à aménager se caractérise par une forte maîtrise foncière,
- que le coût de l'aménagement projeté est compatible avec les ressources financières de la Collectivité Maître d'Ouvrage (Conseil Général) et les objectifs fixés,
- que, en conséquence, compte tenu des éléments exposés aux paragraphes précédents (3.1.1 et 3.1.2), **la sécurité des personnes étant primordiale, le dit projet permettant d'éliminer les risques majeurs est bien, en conséquence, d'utilité publique,**

à ce titre, le commissaire enquêteur soussigné émet un

Avis favorable

à la Déclaration d'Utilité Publique, requise en premier lieu, en vue de l'exécution des travaux d'aménagements prévus sur le tronçon considéré de la RD 613, cet Avis étant toutefois assortis de recommandations :

Recommandations :

Bien que cela ait été pris en compte dans le projet et précisé dans les réponses des Services du Département, il est insisté sur le fait :

1. Qu'une attention spéciale soit portée sur les aménagements envisagés ne devant pas impacter l'écoulement des eaux pluviales, essentiellement dans le voisinage des zones classées en « rouge » dans le PPRI. A ce titre, outre les bassins de rétention et de « pollution accidentelle », il est souhaité, si nécessaire, que suffisamment de dispositifs adéquats soient également prévus, tels que vannes sur le pluvial...
2. Qu'une attention spéciale soit également attirée sur l'élimination maximale des nuisances sonores le long des secteurs sensibles par l'emploi des mesures les plus adéquates : écrans végétaux, revêtement adapté de la route...
3. Du respect maximal de l'environnement (faune et flore) : essentiellement respect des mesures prévues durant les travaux et, si nécessaire, ajout de passages permettant aux animaux de passer du « Nord au Sud ».

Le Commissaire enquêteur,

Louis BESSIÈRE

3.2- Enquête publique préalable à la mise en compatibilité du P.O.S des communes de BOUZIGUES et de LOUPIAN

3.2.1- Commune de BOUZIGUES

3.2.1.1- Objectif de l'opération (rappel) :

- ✓ Sécurisation des points d'échanges avec les voies secondaires, notamment en supprimant la majorité des accès directs sur la RD 613 (entre les PR 52,400 et PR 56,700) et les « tourne à gauche », ainsi qu'en rabattant les voies secondaires sur des carrefours réaménagés par la création de chemins de desserte localisés,
- ✓ Meilleures conditions de circulation offertes aux usagers de la RD 613 en réalisant des séparateurs de voies au niveau des créneaux de dépassement et sur les sections où l'existence de nombreux accès engendre des problèmes de sécurité,
- ✓ Valorisation de l'itinéraire touristique,
- ✓ Sécurisation de l'accès au hameau du Clap,
- ✓ Amélioration et sécurisation de la desserte de la zone conchylicole en reportant les nombreux accès directs sur les carrefours aménagés et sécurisés,
- ✓ Réalisation d'une voirie principale continue, d'un bout à l'autre de l'opération afin de désenclaver les propriétés actuellement desservies par des accès dangereux. La dite voirie sera mise hors d'eau pour une période de retour de 10 ans,
- ✓ Intégration de travaux d'aménagement de la piste cyclable de contournement Nord de l'Etang de Thau, le projet devant être modifié par rapport au tracé qui a fait l'objet d'une D.U.P. antérieure.

Les aménagements projetés sont exposés plus en détail aux §§ 1.4.2 et 3 ci-avant.

3.2.1.2- Le dossier de mise en compatibilité du POS :

Celui-ci a pour but :

- ❖ de préciser le classement des terrains concernés par l'emprise du projet au sein des zones du POS :
 - ✓ **NC** : Zone naturelle réservée au développement des activités agricoles,
 - ✓ **NCco** : zone de richesse économique naturelle dans laquelle les terrains sont uniquement réservés à l'exploitation conchylicole et aquacole,
 - ✓ **ND** : zone destinée à assurer la sauvegarde des monuments et des sites naturels,
 - ✓ **NA (1NA et 3NA)** : zones non équipées et destinées à recevoir des équipements liés au tourisme, les dits équipements pouvant être réalisés sous certaines conditions par anticipation sur la réalisation par la commune des équipements nécessaires.
- ❖ de rappeler les dispositions réglementaires applicables dans le cadre de l'opération,
- ❖ de présenter sommairement les principaux impacts éventuels et les mesures compensatoires destinés à en favoriser leur insertion dans l'environnement,

- ❖ de mentionner les dispositions applicables en se limitant aux seuls articles et documents graphiques devant faire l'objet de modifications,
- ❖ de proposer en application de l'Art. L 123-16 du Code de l'Urbanisme la modification des *emplacements réservés* pour y porter les projets résultant des études, les dits emplacements réservés étant reportés sur les documents graphiques conformément à l'Art. R 123-11 du Code de l'Urbanisme et inscrits sur la liste prévue à cet effet, l'Art. L 123-1, 8° du même Code précisant que ces emplacements sont institués pour la création d'équipements publics, d'espaces verts et de *voiries*, et remplissent donc un rôle conservatoire,
- ❖ de proposer également la *modification des plans graphiques de zonage afin de permettre la réalisation des travaux*.

Par ailleurs, la loi fait obligation pour le Maître d'Ouvrage de respecter les sites classés ou non (Loi du 5 Juillet 1980), au cas particulier en relation avec la DRAC.

En outre, le projet tiendra compte des servitudes d'utilité publique énumérées plus en détail dans le dossier :

- ✓ AS3 : protection des établissements ostréicoles et coquilliers...
- ✓ T1 : servitude relative au chemin de fer de l'ancienne ligne d'intérêt local...

3.2.1.3- Modalités de mise en compatibilité (quelques points soulignés) :

La déclaration de projet d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un POS ne peut intervenir que si :

- ✓ l'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique (ou l'intérêt général) de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence,
- ✓ la déclaration d'utilité publique emportera par la suite approbation des nouvelles dispositions du plan du POS, mis en compatibilité.

3.2.1.4- Le RÈGLEMENT du POS (Propositions de Modifications)

a) Modifications du Règlement :

Dans le Règlement actuel du POS, concernant les zonages concernés (Cf. § 3.2.1.2 ci-dessus), la nature de l'occupation et l'utilisation du sol ne fait état d'aucune permission sur ces espaces pour la réalisation d'infrastructures routières d'intérêt public et les ouvrages et équipements qui y sont liés. Il est donc nécessaire d'ajouter les mentions suivantes aux articles :

- **NA 1, NC 1, NCco1 et ND1,**

Sont notamment admises les occupations et utilisations du sol ci-après :

« Les installations, remblais et déblais de construction d'infrastructures routières d'intérêt public et les ouvrages et équipements qui y sont liés, prévus dans le cadre de l'objectif d'aménagement de la RD 613 et de ses dépendances, de la voie de desserte principale des mas conchylicoles et de la piste cyclable du Nord de l'étang de Thau ».

Il est précisé que les modifications admises concernant les zones concernées par le projet seront portées dans les articles correspondants, en caractères gras et soulignés.

b) Modifications de la liste des emplacements réservés :

Ceux-ci, au nombre de 12, sont complétés par les emplacements n°s **13** et **14**, savoir :

- **N° 13** : Aménagement de la RD 613 et pistes cyclables (Bénéficiaire : Département), surface approximative : 9 500 m².
- **N° 14** : Aménagement de la voie de desserte des mas conchylicoles et d'une piste cyclable (Bénéficiaire : Département), surface approximative : 2 500 m².

3.2.1.5- Observations du public, analyses et conclusions du commissaire enquêteur :

Il n'y a pas eu d'observations du public, cette mise en compatibilité du P.O.S., allant de soi, étant indispensable pour autant que l'enquête « D.U.P » en préalable à cette dernière ait permis la libre expression de chacun et au commissaire enquêteur, d'exprimer son Avis, au cas particulier, « Favorable ».

Le Commissaire enquêteur,

Louis BESSIÈRE

3.2.2- Avis motivé du commissaire enquêteur sur l'enquête relative à la mise en compatibilité du POS de la commune de Bouzigues

L'enquête préalable à la mise en compatibilité du POS de Bouzigues en vue de l'exécution des travaux d'aménagement de la RD 613 a été conduite conjointement, en application du même Arrêté Préfectoral n° 2012-I-1163 du 23 Mai 2012, avec deux autres enquêtes publiques (DUP et Classement /Déclassement des voies).

La dite enquête s'est déroulée du 25 Juin 2012 au 27 Juillet 2012 dans les conditions prévues par les textes législatifs et règlementaires concernant tant la composition du dossier que la procédure d'enquête.

Au terme de celle-ci, considérant :

- que la modification du POS porte essentiellement sur la zone concernée par les aménagements de sécurité prévus sur la RD 613, entre les points PR 52,400 et PR 56, 700 et leurs abords immédiats nécessaires à la réalisation de l'opération,
- que l'actuel Règlement du POS concernant les zonages concernés, eu égard aux possibilités d'occupation et d'utilisation des sols offertes, n'autorise la réalisation d'aucune infrastructure routière et des équipements qui y sont liés,
- qu'il est en conséquence nécessaire de modifier le dit Règlement selon les prescriptions ci-dessus énoncées qui affecteront les « emplacements réservés » créés n°s **13** et **14**, nécessaires à la réalisation exclusive des travaux projetés,
- qu'aucune observation ou objection n'a été formulée sur la mise en compatibilité du POS et le Règlement modifié,

en conséquence, le commissaire enquêteur soussigné émet un

Avis favorable

à la mise en compatibilité du POS de la commune de Bouzigues, en vue de l'exécution des travaux d'aménagement de la RD 613.

Le Commissaire enquêteur,

Louis BESSIÈRE

3.2.3- Commune de LOUPIAN

3.2.3.1- Objectif de l'opération (rappel) :

- ✓ Sécurisation des points d'échanges avec les voies secondaires, notamment en supprimant la majorité des accès directs sur la RD 613 (entre les PR 52,400 et PR 56,700) et les « tourne à gauche », ainsi qu'en rabattant les voies secondaires sur des carrefours réaménagés par la création de chemins de desserte localisés,
- ✓ Meilleures conditions de circulation offertes aux usagers de la RD 613 en réalisant des séparateurs de voies au niveau des créneaux de dépassement et sur les sections où l'existence de nombreux accès engendre des problèmes de sécurité,
- ✓ Valorisation de l'itinéraire touristique,
- ✓ Amélioration et sécurisation de la desserte de la zone conchylicole en reportant les nombreux accès directs sur les carrefours aménagés et sécurisés,
- ✓ Réalisation d'une voirie principale continue, d'un bout à l'autre de l'opération afin de désenclaver les propriétés actuellement desservies par des accès dangereux. La dite voirie sera mise hors d'eau pour une période de retour de 10 ans,
- ✓ Intégration de travaux d'aménagement de la piste cyclable de contournement Nord de l'Etang de Thau, le projet devant être modifié par rapport au tracé qui a fait l'objet d'une D.U.P. antérieure.

Les aménagements projetés sont exposés plus en détail aux §§ 1.4.2 et 3 ci-avant.

3.2.3.2- Le Dossier de mise en compatibilité du POS :

Celui-ci a pour but :

- ❖ de préciser le classement des terrains concernés par l'emprise du projet au sein des zones du POS :
 - ✓ **NC** : Zone naturelle réservée au développement des activités agricoles,
 - ✓ **NCco** : zone de richesse économique naturelle dans laquelle les terrains sont uniquement réservés à l'exploitation conchylicole et aquacole,
 - ✓ **ND** : zone destinée à assurer la sauvegarde des monuments et des sites naturels,
- ❖ de rappeler les dispositions règlementaires applicables dans le cadre de l'opération,
- ❖ de présenter sommairement les principaux impacts éventuels et les mesures compensatoires destinés à en favoriser leur insertion dans l'environnement,
- ❖ de mentionner les dispositions applicables en se limitant aux seuls articles et documents graphiques devant faire l'objet de modifications,
- ❖ de proposer en application de l'Art. L 123-16 du Code de l'Urbanisme la modification des *emplacements réservés* pour y porter les projets résultant des études, les dits emplacements réservés étant reportés sur les documents graphiques conformément à l'Art. R 123-11 du Code de l'Urbanisme et inscrits sur la liste prévue à cet effet, l'Art. L 123-1, 8° du même Code précisant que ces emplacements sont institués pour la

création d'équipements publics, d'espaces verts et de voiries, et remplissent donc un rôle conservatoire,

- ❖ de proposer également la **modification des plans graphiques de zonage** et permettre la réalisation des travaux.

Par ailleurs, la loi fait obligation pour le Maître d'Ouvrage de respecter les sites classés ou non (Loi du 5 Juillet 1980), au cas particulier en relation avec la DRAC.

En outre, le projet tiendra compte, des servitudes d'utilité publique, énumérées plus en détail dans le dossier :

- ✓ AC1 : protection des monuments historiques classés ou inscrits,
- ✓ AC2 : protection des sites inscrits,
- ✓ AS3 : protection des établissements ostréicoles et coquilliers...
- ✓ T1 : servitude relative au chemin de fer de l'ancienne ligne d'intérêt local...

3.2.3.3- Modalités de mise en compatibilité (quelques points soulignés) :

La déclaration de projet d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un POS ne peut intervenir que si :

- ✓ l'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique (ou l'intérêt général) de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence,
- ✓ la déclaration d'utilité publique emportera par la suite approbation des nouvelles dispositions du plan du POS, mis en compatibilité.

3.2.3.4- Le RÉGLEMENT du POS (Propositions de Modifications)

a) Modifications du Règlement :

Dans le Règlement actuel du POS, concernant les zonages concernés (Cf. § 3.2.1.2 ci-dessus), la nature de l'occupation et l'utilisation du sol ne fait état d'aucune permission sur ces espaces pour la réalisation d'infrastructures routières d'intérêt public et les ouvrages et équipements qui y sont liés. Il est donc nécessaire d'ajouter les mentions suivantes aux articles :

- **NC 1, NCco1 et ND1,**

Sont notamment admises les occupations et utilisations du sol ci-après :

« Les installations, remblais et déblais de construction d'infrastructures routières d'intérêt public et les ouvrages et équipements qui y sont liés, prévus dans le cadre de l'objectif d'aménagement de la RD 613 et de ses dépendances, de la voie de desserte principale des mas conchylicoles et de la piste cyclable du Nord de l'étang de Thau ».

Il est précisé que les modifications admises concernant les zones concernées par le projet seront portées dans les articles correspondants, **en caractères gras et soulignés.**

c) Modifications de la liste des emplacements réservés :

Ceux-ci, au nombre de 31, sont complétés par la création de l'emplacement n° **32**, étant précisé que l'emplacement n° **1** existant est complété dans son contenu, savoir :

- N° **1** : RD 613 : (Bénéficiaire : Département) : Elargissement de la plate-forme, création d'un giratoire à l'intersection de la RD 158 E4,

aménagement des aires d'arrêts de Loupian (surface approximative : 19 000 m²),

- N° 32 : (Bénéficiaire : Département) : Réserve pour aménagement de la voie de desserte des mas conchylicoles, de la piste cyclable du Nord de l'étang de Thau et de la voie de desserte du secteur Nord (surface approximative : 48 000 m²).

3.2.3.5- Observations du public, analyses et conclusions du commissaire enquêteur

Il n'y a pas eu d'observations du public, cette mise en compatibilité du P.O.S., allant de soi, étant indispensable pour autant que l'enquête « D.U.P » en préalable à cette dernière ait permis la libre expression de chacun et au commissaire enquêteur, d'exprimer son Avis, au cas particulier, « Favorable ».

Le Commissaire enquêteur,

Louis BESSIÈRE

3.2.4- Avis motivé du commissaire enquêteur sur l'enquête relative à la mise en compatibilité du POS de la commune de Loupian

L'enquête préalable à la mise en compatibilité du POS de Bouzigues en vue de l'exécution des travaux d'aménagement de la RD 613 a été conduite conjointement, en application du même Arrêté Préfectoral n° 2012-I-1163 du 23 Mai 2012, avec deux autres enquêtes publiques (DUP et Classement /Déclassement des voies).

La dite enquête s'est déroulée du 25 Juin 2012 au 27 Juillet 2012 dans les conditions prévues par les textes législatifs et règlementaires concernant tant la composition du dossier que la procédure elle-même.

Au terme de celle-ci, considérant :

- que la modification du POS porte essentiellement sur la zone concernée par les aménagements de sécurité prévus sur la RD 613, entre les points PR 52,400 et PR 56, 700 et leurs abords immédiats nécessaires à la réalisation de l'opération,
- que l'actuel Règlement du POS concernant les zonages concernés, eu égard aux possibilités d'occupation et d'utilisation des sols offertes, n'autorise la réalisation d'aucune infrastructure routière et des équipements qui y sont liés,
- qu'il est en conséquence nécessaire de modifier le dit Règlement selon les prescriptions ci-dessus énoncées qui affecteront « l'emplacement réservé » créé n°s **32** et « l'emplacement réservé » n° **1** existant mais complété dans son contenu, modifications nécessaires à la réalisation exclusive des travaux projetés,
- qu'aucune observation ou objection n'a été formulée sur la mise en compatibilité du POS et le Règlement modifié,

en conséquence, le commissaire enquêteur soussigné émet un

Avis favorable

à la mise en compatibilité du POS de la commune de Loupian, en vue de l'exécution des travaux d'aménagement de la RD 613.

Le Commissaire enquêteur,

Louis BESSIÈRE

3.3- Enquête préalable au classement / déclassement des voies : communes de BOUZIGUES et de LOUPIAN

3.3.1- Objet de l'opération

Outre l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique nécessaire dans le cadre de l'aménagement conjoint relatif à la RD 613, à la voie de desserte de la zone des mas conchylicoles et ainsi qu'à la création d'une piste cyclable, dont l'initiative appartient au Conseil Général de l'Hérault, une enquête publique relative au **Classement et Déclassement des voies** concernées et venant après la modification des POS respectifs est nécessaire, en accord avec les communes de Bouzigues et de Loupian. Afin de modifier les mises en « emplacements réservés » du fait de l'emprise nécessaire à la réalisation de ces projets portés par le Conseil général de l'Hérault, il convient d'appliquer les dispositions prévues par l'Art. L 123-16 du Code de l'Urbanisme.

Cette procédure de classement et de déclassement des voies conditionne notamment les questions de dévolutions relatives à l'entretien.

La dite procédure fera également l'objet d'une délibération de la Commission Permanente du Conseil Général de l'Hérault après délibération du Conseil Municipal des communes de Bouzigues et de Loupian.

➤ Classement et déclassement des voies :

I. RD 613 :

Celle-ci restera classée dans le domaine de la voirie départementale. Au niveau des carrefours giratoires, qui doivent être mis en place, les limites de la voirie départementale sont indiquées sur les plans joints au dossier.

II. Voie de desserte de la zone des mas conchylicoles et piste cyclable :

La dite voie de desserte sera classée dans la voirie communale de chacune des deux communes concernées.

Lorsque la piste cyclable est parallèle et longe la voie conchylicole, l'une comme l'autre sont classées dans la voirie communale.

Une convention sera passée avec les communes pour traiter les questions d'entretien ultérieur de la piste cyclable, celui-ci étant dévolu au Département.

III. Equipements annexes :

Le bassin situé au Sud de la RD 613, à proximité du ruisseau du Bourbou se rapporte aux voies conchylicoles. Il sera donc rétrocédé à la commune après aménagement.

Le bassin proche des aires d'arrêt de Loupian étant dévolu aux eaux de voirie de la RD 613 et des aires d'arrêts situées sur cet axe départemental, sera géré par les services du Département.

Au niveau de l'aire Sud de la RD 613, le chemin communal n° 81 sera classé dans la voirie départementale dans la mesure où il assure une fonction de liaison entre Loupian et Montpellier, donc une fonction départementale.

Il en sera de même pour la partie du chemin rural comprise entre le RD 613 et le chemin communal n° 81.

Le chemin à créer au Nord de la RD 613, au lieu dit « la Calade », destiné à assurer la continuité du réseau de desserte locale, sera classé en voie communale.

Enfin, le chemin à créer au Nord de la RD 613 pour la desserte du hameau du « Clap » (commune de Bouzigues), sera classé dans la voirie communale.

Ces voies avec leurs classements sont répertoriés avec des couleurs différentes dans le dossier relatif au Classement / Déclassement²⁶.

3.3.2- Observations du public, analyses et conclusions du commissaire enquêteur

Il n'y a pas eu d'observations du public sur les Registres prévus à cet effet, cette procédure de « Classement / Déclassement » étant indispensable pour autant que l'enquête « D.U.P » ainsi que celles relatives à la mise en compatibilité des P.O.S. respectifs des deux communes, en préalable à la présente, ait permis la libre expression de chacun et au commissaire enquêteur, d'exprimer son Avis, au cas particulier « Favorable » pour l'ensemble des précédentes.

Le Commissaire enquêteur,

Louis BESSIÈRE

²⁶ Voir carte « Classement futur des voies » en Annexes.

3.3.3- Avis motivé du commissaire enquêteur sur l'enquête relative au Classement / Déclassement des voiries pour les deux communes

L'enquête préalable à la mise en compatibilité du POS de Bouzigues en vue de l'exécution des travaux d'aménagement de la RD 613 a été conduite conjointement, en application du même Arrêté Préfectoral n° 2012-I-1163 du 23 Mai 2012, avec deux autres enquêtes publiques (DUP et mise en compatibilité du POS).

La dite enquête s'est déroulée du 25 Juin 2012 au 27 Juillet 2012 dans les conditions prévues par les textes législatifs et règlementaires concernant tant la composition du dossier que la procédure d'enquête.

Au terme de celle-ci, considérant que :

- afin de modifier la mise en « emplacement réservé » de l'emprise nécessaire à la réalisation des projets décrits plus haut, il convient d'appliquer les dispositions prévues par l'Art. L 123-16 du Code de l'Urbanisme,
- le Classement / Déclassement est proposé en fonction des critères sus énoncés (§ 3.3.1 ci-dessus),
- aucune observation défavorable relative à cette procédure n'a été formulée sur les Registres d'enquêtes respectifs des deux communes,

en conséquence, le commissaire enquêteur soussigné émet un

Avis favorable

à la procédure de Classement / Déclassement des voies des communes de Bouzigues et de Loupian, prévue dans le cadre de l'exécution des travaux d'aménagement de la RD 613 et de ses abords.

Le Commissaire enquêteur,

Louis BESSIÈRE

IV- Annexes

1. Arrêté Préfectoral n° 2012-I-1163 de Monsieur le Préfet de Région Languedoc-Roussillon, Préfet de l'Hérault, autorisant l'ouverture d'enquêtes publiques conjointes en préalable, d'une part, à la D.U.P., à la mise en compatibilité des POS des deux communes et au classement et déclassement des voies, et, d'autre part, faisant état de la décision du Tribunal Administratif de Montpellier, en date du 10/05/2012 (N° E12000124/34), désignant Monsieur Louis BESSIERE, Commissaire enquêteur.
2. Photocopies courriers :
 - Délibération n° AD/131210/A/16 du Conseil Général de l'Hérault (Décembre 2010)
 - Conseil Général de l'Hérault (4/05/2011) – Résumé des demandes de concertations effectuées, adressées à Monsieur le Préfet de Région, Préfet de l'Hérault.
 - DDTM (9/06/2011) avec Récépissé de Déclaration.
 - DREAL – Avis de l'autorité environnementale sur le projet d'aménagement de sécurité sur la RD 613 (2/03/2012).
 - Conseil Général (Courriers du 22/03/2012 respectivement adressés à Monsieur le Préfet de La Région Languedoc-Roussillon, Préfet de l'Hérault, ainsi qu'à Monsieur le Directeur de la DREAL.
3. Photocopies « Avis de publicité légale » (1^{er} et rappel).
4. Avis d'enquêtes publiques conjointes (modèle destiné à l'affichage).
5. Autres moyens de publicité : journaux locaux, « L'Echo de Loupian » et « Le Petit Echo de Bouzigues » ainsi que le site Internet (extrait).
6. Photocopie article de « Midi Libre » du 27/05/2012.
7. Certificats d'affichages établis par les Municipalités de Bouzigues et de Loupian.
8. Procès Verbal de constat d'affichage établi par Me J-P. BORREL, Huissier de Justice à Montpellier.
9. Réponses du Conseil Général : « Mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage au Commissaire enquêteur », suite aux demandes d'information effectuées par celui-ci.
10. Plans divers :
 - Plan de situation générale.
 - Plans d'ensemble du projet, (A à B).
 - Plan « Classement futur des voies ».

