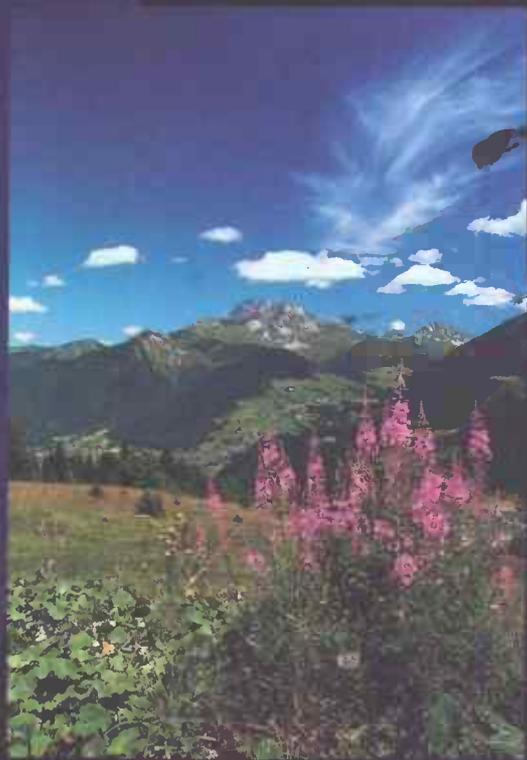


Projets routiers

Le dossier des engagements de l'État

— — —
Guide méthodologique



Le dossier des engagements de l'État

Guide
méthodologique

Août 1996

Document réalisé et diffusé par :



**Le Service d'Études Techniques
des Routes et Autoroutes**

Centre de la Sécurité
et des Techniques Routières
46, avenue Aristide Briand
BP 100
92223 Bagneux cedex
France

Téléphone : 01 46 11 31 31

Télécopie : 01 46 11 31 69



et **Le Centre d'études sur les réseaux,
les transports, l'urbanisme
et les constructions publiques**

9, rue Juliette Récamier
69456 Lyon cedex 06
France

Téléphone : 04 72 74 58 00

Télécopie : 04 72 74 59 00

Sommaire

| | |
|--|------|
| Présentation | p.5 |
| A Principes généraux | p.7 |
| 1 Le contexte | 9 |
| 2 Les objectifs | 10 |
| 3 Le champ et le cadre d'application | 10 |
| 4 Portée juridique des engagements | 11 |
| 5 Consistance et modalités d'établissement | 11 |
| 6 Nature et contenu | 12 |
| 7 Diffusion | 12 |
| 8 Le suivi des engagements | 13 |
| B Contenu et présentation du dossier | p.15 |
| 1 Composition-type du dossier | 17 |
| 2 Contenu-type du dossier | 18 |
| 3 Présentation du dossier | 22 |
| C Exemples annotés | p.23 |
| Annexes | p.59 |
| 1 Exemple de contenu d'un dépliant ou affichette | 59 |
| 2 Références juridiques et réglementaires applicables au dossier des engagements de l'État | 61 |



Présentation

La mise à disposition du public d'un dossier des engagements de l'État lors de la déclaration d'utilité publique répond à une double volonté de rigueur et de transparence

Instaurée par la circulaire du 12 décembre 1992 pour les grands projets d'infrastructures, cette procédure a été élargie à l'ensemble du réseau national non concédé par la circulaire du 5 mai 1994, et enfin aux opérations concédées ne relevant pas de la circulaire du 15 décembre 1992 par celle du 11 mars 1996 relative à la prise en compte de l'environnement et du paysage.

Ainsi, tous les projets du réseau routier national soumis à déclaration d'utilité publique donnent lieu dorénavant à l'établissement et à la diffusion d'un dossier des engagements de l'État.

Le présent guide a pour objet de fournir aux responsables de l'établissement de ce dossier des réponses aux questions suivantes : quels sont les objectifs, le champ, le contenu, la portée, la forme, les modalités d'établissement et de diffusion de ce dossier ?

Il comporte trois parties :

- A. Principes généraux,**
- B. Contenu et présentation du dossier,**
- C. Exemples annotés.**

A. Principes généraux

| | | |
|----------|---|------|
| 1 | Le contexte | p.9 |
| 2 | Les objectifs | p.10 |
| 3 | Le champ et le cadre d'application | p.10 |
| 4 | Portée juridique des engagements | p.11 |
| 5 | Consistance et modalités d'établissement | p.11 |
| 6 | Nature et contenu | p.12 |
| 7 | Diffusion | p.12 |
| | 7.1 Diffusion du dossier proprement dit | 12 |
| | 7.2 Mesures d'accompagnement | 13 |
| 8 | Le suivi des engagements | p.13 |



A. Principes généraux

1 Le contexte

La mise à disposition du public d'un dossier des engagements de l'État accompagnant la déclaration d'utilité publique des projets routiers fait partie d'un ensemble de mesures destinées à assurer une plus grande rigueur et une plus grande transparence dans le processus de conception et de réalisation des infrastructures.

Parmi ces dispositions on citera notamment :

- le débat sur les fonctions et objectifs pour les grands projets d'infrastructures relevant de la circulaire du 15 décembre 1992 ;
- la consultation systématique des différents partenaires préalablement aux décisions ;
- l'établissement, à l'issue de chaque phase d'étude, d'un cahier des charges des études nécessaires à l'exécution de la phase suivante, une formulation explicite de la commande d'étude qui en découle, et la réalisation d'une évaluation préalable à la décision d'approbation qui conclut chaque étape de l'élaboration du projet ;
- la généralisation du contrôle de conformité et du bilan

Par ailleurs, la circulaire n° 96-21 du 11 mars 1996 dispose que "Dans le cas où l'enquête publique s'est conclue par un avis défavorable de la commission d'enquête, un argumentaire en réponse, justifiant la décision prise, est rendu public au moment de la publication de la déclaration d'utilité publique".

Cette mesure met concrètement en œuvre les dispositions de l'article 9 de la Directive européenne n° 85-337 qui dispose que lorsqu'une décision a été prise la teneur de la décision et les conditions dont la décision est éventuellement assortie, ainsi que les motifs et considérations ayant fondé la décision soient mises à la disposition du public concerné.

Enfin, certaines obligations peuvent s'imposer au maître d'ouvrage. Il s'agit notamment :

- des prescriptions particulières insérées dans l'acte déclaratif d'utilité publique au titre de l'article L.23-2 du Code de l'expropriation (disposition introduite par l'article 4 de la loi n° 95-101 du 2 février 1995) ;
- de seuils ou prescriptions résultant de réglementations particulières telles celles relatives au bruit ou à l'eau.

Dans ce contexte, il est nécessaire de clarifier un certain nombre de principes ; tel est l'objet de cette première partie.

2 Les objectifs

Diffusé à l'occasion de la publication de l'acte déclaratif d'utilité publique, le dossier des engagements de l'État se situe à la charnière entre la phase de conception générale close par la DUP et celle de réalisation.

Ses principaux objectifs sont les suivants :

a. contribuer à la transparence et améliorer l'information du public

Le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique permet à l'État de faire connaître la justification du projet, ses caractéristiques principales, ses impacts environnementaux et socio-économiques, et les mesures d'insertion qui conditionnent l'utilité publique de l'opération et préfigurent les engagements formels de l'État. Lorsque l'opération est déclarée d'utilité publique, les partenaires externes de l'État ne connaissent pas les adaptations éventuelles apportées au projet après l'enquête publique ni les engagements complémentaires que le maître d'ouvrage a été amené à prendre postérieurement à l'enquête.

Le dossier des engagements de l'État restitué au public concerné les suites qui ont été données aux observations recueillies par le maître d'ouvrage au cours de la procédure de déclaration publique et récapitule les engagements pris à l'issue de l'enquête, dans le cadre de l'instruction mixte à l'échelon central ou local et, le cas échéant, devant le Conseil d'État.

À ce titre, le document synthétise l'ensemble du processus de concertation avec les acteurs concernés par le projet.

Il précise les modalités, y compris en matière de concertation, selon lesquelles les études d'exécution, la réalisation et le contrôle *a posteriori* seront menés ;

b. permettre le contrôle

Le dossier des engagements de l'État constitue le recensement exhaustif des engagements formels explicitement pris par l'État qui devront donc être respectés comme tels lors des études d'exécution puis de la réalisation, permettant la mise en œuvre d'un contrôle interne (IGR ou R/CA) et externe (comité de suivi). Il en résulte que le dossier doit être rigoureusement fidèle à l'ensemble des engagements pris, tant dans leur teneur que dans leur niveau de précision.

L'exhaustivité et la stricte fidélité du dossier des engagements de l'État doivent permettre, grâce à une présentation claire et synthétique, d'en contrôler le respect lors de la mise au point du projet et de l'exécution des travaux. Un tel contrôle s'effectue sous deux formes essentielles :

- le suivi pendant les études d'exécution et les travaux, au sens formel, pour les projets relevant de la circulaire du 15 décembre 1992, ou informel dans les autres cas ;

- le contrôle de conformité et le bilan ;

c. améliorer la qualité

Le contenu des engagements tels qu'ils figurent dans le dossier a par ailleurs pour objectif d'améliorer la qualité sous plusieurs aspects :

- celle du projet lui-même par la clarification du "cahier des charges" et le contrôle ;

- celle des projets ultérieurs, en tirant les enseignements des bilans ;

- celle enfin de la gestion globale de l'espace par des actions partenariales complémentaires ou des mesures d'accompagnement qui permettent de maîtriser les effets induits et d'optimiser les effets positifs.

3 Le champ et le cadre d'application

L'existence du document n'est pas liée à un quelconque seuil financier puisque, en application des textes rappelés dans l'introduction, elle s'applique à tous les projets d'investissement sur le réseau routier national faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique.

Par contre, il y a lieu de distinguer deux cas en ce qui concerne le champ des engagements :

a. dans le cas des projets relevant de la circulaire du 15 décembre 1992, le champ porte sur l'environnement, l'aménagement du territoire, le développement local

En matière d'aménagement du territoire et de développement local, il s'agit de mesures d'accompagnement liées aux effets indirects dont la mise en œuvre effective dépend, le plus souvent, des autorités locales.

En matière d'environnement, il s'agit de mesures visant tant les effets directs (protection contre le bruit...) que les effets indirects (effets des remboursements...).

Il convient cependant de bien distinguer, le cas échéant, les engagements qui ne seraient pas de la compétence de l'État (ou de la société concessionnaire).

On trouvera dans le chapitre 4 ci-après et dans les parties B et C du présent guide des développements sur la nature et le contenu de ces engagements ;

b. dans les autres cas, les engagements portent en principe exclusivement sur l'environnement

Remarques :

– l'application de l'article L.23-2 du Code de l'expropriation peut concerner l'une ou l'autre des catégories de projets mentionnées ci-dessus ;

– la politique du "1% paysage et développement", qui fait l'objet d'un processus distinct défini par la note circulaire aux préfets du 12 décembre 1995, vise à la fois l'environnement et le développement local.

4 Portée juridique des engagements

Rappelons au préalable que les "prescriptions particulières" figurant dans l'acte de déclaration d'utilité publique en application de l'article L.23-2 du code de l'expropriation ne constituent pas, à proprement parler, des engagements mais plus précisément des "obligations". Pour la bonne information des parties intéressées, ces prescriptions seront rappelées dans le dossier des engagements.

L'administration et, par voie de conséquence, le concessionnaire dans la limite de ses attributions, sont liés par les engagements. Il y a lieu cependant de faire la distinction entre deux types d'engagements :

– les engagements ayant conditionné la décision de l'État : ce sont les engagements précis, sur des points importants, qui ont manifestement joué un rôle essentiel dans l'appréciation que le public et l'auteur de la décision ont pu se faire de l'opération et qui étaient annoncés au moins dans leur principe dans le dossier d'enquête, en particulier dans l'étude d'impact ;

– les autres engagements : ce sont ceux liés à la poursuite d'objectifs non chiffrés (effort d'insertion dans le paysage, mesures diverses de précaution) et ceux relatifs aux mesures compensatoires ou d'accompagnement dont la mise en œuvre dépend de l'accord d'autres intervenants (élus, associations, particuliers...). Le maître d'ouvrage ne serait alors critiquable que si aucune mesure concrète (études, démarches auprès des parties concernées...) n'était prise.

5 Consistance et modalités d'établissement

Les engagements résultent des dispositions déjà prévues par le dossier soumis à enquête ainsi que des améliorations, adaptations et dispositions retenues au vu des observations recueillies pendant la procédure préalable à la déclaration d'utilité publique, à savoir :

– les suites données au rapport de la commission d'enquête ;

– le procès-verbal de clôture de l'instruction mixte (IMEC ou IMEL) ;

– le cas échéant, les engagements pris devant le Conseil d'État.

La consistance générale des engagements se limite donc à la compilation des éléments résultant de cette procédure et ne comporte **ni ajouts ni retraites** par rapport à ceux-ci. Le dossier doit donc être strictement fidèle à l'ensemble des engagements, tant dans leur teneur que dans leur niveau de précision.

Le dossier des engagements de l'État reprendra ainsi les mesures envisagées dans le dossier d'enquête publique qui demeurent valables et prennent dès lors rang d'engagements.

En cas de DUP centrale, le dossier des engagements de l'État est de la responsabilité de la Direction des Routes qui le fait réaliser par l'organisme qui avait en charge les études d'avant-projet sommaire et le dossier d'enquête publique. En cas de DUP locale, il est de la responsabilité du Directeur Départemental de l'Équipement, à charge pour le responsable du dossier de décider si, sur le plan matériel, cette réalisation doit être sous-traitée.

Au plan pratique, afin de permettre la publication du dossier le plus tôt possible après la déclaration d'utilité publique (cf. chapitre 7) les services auront

tout intérêt à faire établir, dès la rédaction du dossier d'enquête publique, une version "provisoire" des engagements. Le document sera amendé successivement en fonction de l'enquête publique, de l'instruction mixte et, s'il y a lieu, de l'avis du Conseil d'État, ainsi que des prescriptions qui résulteraient de la mise en œuvre de l'article L.23-2 du code de l'expropriation.

6 Nature et contenu

Les engagements de l'État constituent un véritable "plan d'insertion" du projet :

– ils combinent des dispositions de natures différentes : techniques, administratives, organisationnelles... ;

– ils concernent tant la phase des études de détail que celle des travaux et celle de l'exploitation et de l'entretien.

Les bilans et observations *a posteriori* ne constituent pas, à proprement parler, des engagements (de même que la mise en place d'un observatoire ne constitue pas une "mesure compensatoire") ; ils permettent cependant au maître d'ouvrage de procéder à des adaptations ou corrections dans la mesure où elles s'avèreraient nécessaires au vu des constatations.

Il n'est généralement pas approprié d'arrêter lors de la déclaration d'utilité publique le détail de certaines dispositions, le projet dans son ensemble n'ayant pas atteint à ce stade un niveau de définition suffisant.

En conséquence, les engagements s'exprimeront :

– en priorité en termes d'objectifs ou résultats (niveau de bruit à ne pas dépasser, transparence à assurer vis-à-vis de la faune...);

– en second lieu en termes de modalités, explicitant, par exemple, la nature des études complémentaires et des avis et consultations qui seront sollicités ;

– si nécessaire en termes de moyens ; il en sera ainsi en particulier dans les zones urbaines et dans les cas de points singuliers présentant des enjeux environnementaux forts. Il peut s'agir, à titre d'exemples, de zones à géométrie imposée, d'un dispositif anti-bruit particulier, de la réalisation d'une tranchée couverte, sans que pour autant ces dispositifs soient complètement dimensionnés. Dans ces cas, le moyen est défini dans son principe

Concernant la phase des travaux, les engagements peuvent se traduire par l'interdiction d'emprunt ou dépôt de matériaux ou d'installation de chantier dans tel secteur considéré comme particulièrement sensible, par le choix d'itinéraires d'approvisionnement du chantier, des horaires de travail...

7 Diffusion

Du fait que le dossier des engagements de l'État marque l'aboutissement du processus de conception du projet et de la procédure de déclaration d'utilité publique, et répond aux observations que les parties intéressées ont pu formuler à cette occasion, le document doit être diffusé dans un délai le plus court possible après l'acte déclaratif d'utilité publique (de l'ordre de quelques semaines).

Cette diffusion n'est en aucun cas liée à la mise en place d'un comité de suivi, celle-ci n'étant pas systématique et pouvant, de surplus, intervenir plusieurs mois après la DUP. Il convient d'ajouter que ce dossier constitue la référence principale pour l'établissement du projet (ou de l'avant-projet autoroutier) ; une publication tardive se traduirait par un allongement des délais.

7.1 Diffusion du dossier proprement dit

La diffusion est assurée de la manière suivante.

D'une part, il est adressé aux services et organismes consultés au cours de l'élaboration du projet ou ayant à intervenir après la DUP :

– services centraux et/ou déconcentrés (niveau régional et/ou départemental) des administrations ;

– élus concernés (présidents des Conseils régionaux et généraux, députés et sénateurs, conseillers généraux des cantons traversés, maires des communes concernées par l'enquête publique, présidents des syndicats ou communautés de communes) ;

– présidents des chambres consulaires et organisations socio-professionnelles ;

– associations intéressées par le projet ;

– maître d'ouvrage délégué ;

– services chargés du contrôle (R/CA, IGR...) et services techniques centraux (SETRA ou CERTU selon les cas) ;

– membres du comité de suivi lorsqu'il est constitué (il est rappelé que la diffusion ne doit pas attendre que celui-ci soit constitué).

D'autre part, il est déposé dans les mairies qui ont été concernées par l'enquête, dans les préfectures et sous-préfectures, au siège de la (ou des) DDE et dans les subdivisions territoriales concernées, pour y être tenu à la disposition du public

7.2 Mesures d'accompagnement

L'existence du dossier, et les modalités de sa consultation peuvent être portées à la connaissance du public par divers moyens laissés à la discrétion des préfets de départements concernés :

– conférence de presse du préfet et remise à la presse d'un communiqué et d'un dépliant (cf. annexe). C'est à cette occasion que peut être fourni l'argumentaire justifiant la décision, plus particulièrement dans le cas où l'enquête publique s'est conclue par un avis défavorable de la commission d'enquête (cf. la circulaire n° 96-21 du 11 mars 1996) ;

– proposition faite aux maires de publier un communiqué dans leur bulletin municipal ;

– diffusion dans les lieux publics (mairies, bureaux de poste, panneaux d'affichage administratif...) d'un dépliant (ou affichette) ayant seulement pour objet :

- de faire connaître l'existence du dossier ;
- d'expliquer les objectifs et principes des engagements ;
- d'indiquer où le dossier peut être consulté ;
- d'exposer la dynamique engagements-comité de suivi (lorsqu'il existe) ou comment la concertation sera poursuivie pour aboutir au projet et aux travaux ;
- d'annoncer la réalisation d'un contrôle et d'un bilan.

Le contenu d'un tel dépliant est proposé en annexe.

8 Le suivi des engagements

Dans le cadre de la mise au point du projet, puis des travaux et de la mise en service, il y a lieu de s'assurer que les engagements sont mis en œuvre, éventuellement amendés, de façon appropriée.

Ce suivi permettra, en phase finale, d'éclairer le contrôle de conformité et le bilan, lequel sera également rendu public.

Les modalités d'organisation de ce suivi, et en particulier du comité de suivi lorsqu'il existe, sont développées dans des guides spécifiques.

Il est rappelé que seuls les grands projets d'infrastructures relevant de la circulaire du 15 décembre 1992 donnent systématiquement lieu à la constitution d'un comité de suivi. Pour les autres opérations, la constitution d'un tel comité est laissée à l'appréciation du maître d'ouvrage (Direction des Routes ou préfet).

L'établissement du dossier des engagements de l'État a des conséquences directes sur l'élaboration des projets (ou avant-projets des autoroutes concédées). Comme l'indique l'Instruction annexée à la circulaire du 11 mars 1996 (chapitre 8.3), le dossier "...conditionne la poursuite du processus". Il en résulte que la fixation de la géométrie du projet ne peut pas intervenir tant que le dossier des engagements n'a pas été établi. Il se peut en effet que certains engagements aient des incidences sur le calage du tracé en plan ou du profil en long. Ceci n'interdit aucunement que toutes les données nécessaires soient recueillies et analysées entre-temps.

Pour plus d'informations concernant l'organisation du suivi et du contrôle, on se reportera aux guides relatifs aux suivis et bilans environnementaux.

B. Contenu et présentation du dossier

- 1 Composition-type du dossier p.17
- 2 Contenu-type du dossier p.18
- 3 Présentation du dossier p.22



B. Contenu et présentation du dossier

1 Composition-type du dossier

Le dossier des engagements de l'État se compose de trois parties selon le sommaire ci-après.

a. Généralités

- a.1 Présentation
- a.2 Cadre d'application et moyens de contrôle
- a.3 Présentation succincte de l'opération
- a.4 Les étapes de la procédure
 - avant la déclaration d'utilité publique
 - après la déclaration d'utilité publique
- a.5 Modifications apportées au projet

b. Engagements de portée générale

- b.1 Engagements relatifs à l'ouvrage proprement dit
- b.2 Mesures compensatoires et d'accompagnement

c. Engagements localisés

- c.1 Introduction
- c.2 Présentation des engagements
- c.3 Cartes

Pour certaines opérations de dimensions modestes, les chapitres c.2 et c.3 peuvent être regroupés.

2 Contenu-type du dossier

Le contenu-type du dossier des engagements de l'État assorti de quelques commentaires et recommandations est fourni ci-dessous. Des exemples sont présentés dans la partie C du guide.

Ces éléments s'appuient sur l'expérience actuelle qui concerne essentiellement les liaisons interurbaines. Il y aura donc lieu de procéder aux adaptations nécessaires.

| Chapitres | Commentaires |
|--|---|
| a. Généralités | |
| a.1 Présentation | <p>On indique ici :</p> <ul style="list-style-type: none"> • ce que présente le dossier • de quoi il résulte • ce qu'il comporte |
| a.2 Cadre d'application et moyens de contrôle | <p>Sont présentés ici :</p> <ul style="list-style-type: none"> • le maître d'ouvrage (État ou société concessionnaire) • le maître d'œuvre (s'il est connu) • les procédures complémentaires qui pourront avoir une incidence sur les dispositions présentées (procédure carrières, loi eau, loi bruit...) • le fait que la mise en œuvre de certains engagements sont tributaires de l'accord de certains partenaires (politique du "1 % Paysage et développement", des mesures compensatoires ou d'accompagnement...) • les modalités du contrôle (inspection de conformité, bilan) <p>Dans le cas où un comité de suivi doit être mis en place, on indiquera son rôle, sa composition de principe, le nombre minimal de réunions et leur objet. (cf. guides relatifs aux suivis et bilans environnementaux)</p> |

| Chapitres | Commentaires |
|--|--|
| a.3 Présentation succincte de l'opération | <p>On rappelle sommairement :</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'intitulé de l'opération • ses origine et extrémité • le programme dont elle fait partie • les principaux dispositifs d'échange • la ou les commune(s) concernée(s) • les caractéristiques principales des unités géographiques concernées et la façon dont le projet s'y insère <p>Illustration :</p> <ul style="list-style-type: none"> • un plan de situation • un schéma du projet |
| a.4 Les étapes de la procédure | <p>Ce chapitre comporte :</p> <ul style="list-style-type: none"> • un rappel juridique de la procédure avant la DUP : enquête publique, instruction mixte, présentation au Conseil d'État s'il y a lieu • un bilan de la procédure : <ul style="list-style-type: none"> – résultats de l'enquête publique, principales recommandations de la commission, réponses qui y ont été apportées – résultats globaux de l'instruction mixte et principales mises au point consécutives (sans préciser le détail par membre conférent) – mention, le cas échéant, de l'application de l'article L.23-2 du Code de l'expropriation • une présentation de la procédure après la DUP : projet, enquête parcellaire, expropriation, travaux... <p>Important : En cas d'avis défavorable de la commission d'enquête, on présentera ici l'argumentaire prévu par la circulaire n° 96-21 du 11 mars 1996.</p> |
| a.5 Modifications apportées au projet | <p>Les principales adaptations seront présentées et justifiées, sans les imputer nécessairement à tel ou tel intervenant dans la procédure.</p> |

| Chapitres | Commentaires |
|---|--|
| b. Engagements de portée générale | |
| <p>b.1</p> <p>Engagements relatifs à l'ouvrage proprement dit</p> | <p>On présente dans ce chapitre les impacts du projet et les engagements de portée générale destinés à en supprimer ou réduire les effets négatifs ou à en optimiser les effets positifs.</p> <p>Ces éléments seront regroupés selon les thèmes ci-après :</p> <ul style="list-style-type: none"> • cadre et qualité de vie de la population • bruit • agriculture, sylviculture • eaux souterraines et superficielles • paysage • patrimoine • milieux naturels • air • risques <p>Pour chacun des thèmes on précisera ce qui relève de la phase des études, de la phase des travaux et de la phase d'exploitation. Il pourra toutefois être judicieux de réserver une fiche spécifique à chacune de ces deux dernières phases.</p> <p>Pour les opérations relevant de la circulaire du 15 décembre 1992, un thème supplémentaire portera sur l'aménagement et le développement local.</p> |
| <p>b.2</p> <p>Mesures compensatoires et d'accompagnement</p> | <p>On décrit les mesures compensatoires que le maître d'ouvrage se propose de mettre en œuvre en les assortissant éventuellement de conditions de faisabilité (accords amiables, remise à des gestionnaires...).</p> <p>Il en est de même pour les mesures d'accompagnement qui ne peuvent, pour la plupart, être mises en œuvre qu'en partenariat avec les collectivités territoriales. Ces mesures d'accompagnement peuvent concerner tant l'environnement que l'aménagement et le développement local. Il peut s'agir notamment de la mise en œuvre de la politique du "1 % Paysage et développement", de l'installation d'informations touristiques, de la promotion des villages-étapes, de restriction de la circulation sur les itinéraires délestés...</p> |

| Chapitres | Commentaires |
|---|---|
| c. Engagements localisés | |
| c.1 Introduction | <p>On rappelle en préambule que les engagements de portée générale s'appliquent et que ce chapitre les complète sur des points particuliers.</p> |
| c.2 Présentation des engagements | <p>La description portera sur la localisation et la nature des engagements particuliers par zones géographiques représentatives (commune, quartier...).</p> <p>À titre d'exemples, on pourra mentionner :</p> <ul style="list-style-type: none"> • une adaptation localisée des caractéristiques de l'ouvrage (tracé en plan, profil en long...) • un point ou secteur sensible à prendre particulièrement en compte • un rétablissement de communication imposé (pour les hommes ou pour la faune) • un point de vue à mettre en valeur • un site interdit pour emprunt ou dépôt de matériaux • une protection acoustique particulière • ... |
| c.3 Cartes | <p>L'échelle des cartes doit tenir compte de la dimension du projet et de la nécessité d'assurer une bonne lisibilité.</p> <p>Les échelles suivantes peuvent être recommandées :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1/10 000^e à 1/25 000^e pour les projets de grande longueur • 1/5 000^e à 1/10 000^e pour les zones périurbaines ou les projets de faible longueur • 1/2 000^e à 1/5 000^e pour les zones urbaines <p>Pour les opérations présentées sous forme d'une série de cartes, ne pas omettre un plan d'assemblage.</p> <p>Pour les points singuliers, des agrandissements et des schémas de principes peuvent compléter les cartes.</p> <p>Les cartes présentent l'ensemble des engagements avec la localisation de leur application ainsi que les éléments les justifiant.</p> <p>Elles sont complétées en tant que de besoin par des encadrés explicatifs. Une attention particulière sera portée à la légende ; on adoptera de préférence une échelle graphique.</p> |

3 Présentation du dossier

Les éléments ci-dessous constituent des recommandations que le responsable du dossier pourra moduler en fonction contexte local.

Le format

Il est conseillé de retenir le format A4 ce qui nécessite d'être attentif à la présentation des cartes pour qu'elles puissent être consultées, ainsi que la légende, en même temps que le texte correspondant.

La reliure

On préférera un document relié à un ensemble de fiches, celles-ci étant d'une manipulation malaisée, d'un façonnage complexe et risquant d'être perdues.

La couverture

Comme pour le dossier d'enquête publique, on respectera la charte graphique du ministère de l'Équipement, qui permet d'introduire un graphisme en rapport avec le projet et sa région d'implantation.

La présentation

Tout en étant soignée et en justifiant généralement le recours à la polychromie, la présentation restera sobre, claire, facilement lisible et consultable.

C. Exemples annotés

| | | |
|----------|--|------|
| 1 | Les couvertures | p.26 |
| | Autoroute A28 – Section Rouen—Alençon | 26 |
| | RN106 – Section Alès—Boucoiran | 27 |
| | Bouclage de l'A86 à l'ouest | 27 |
| 2 | Le sommaire | p.28 |
| | Autoroute A28 – Section Rouen—Alençon | 28 |
| 3 | La présentation | p.29 |
| | Autoroute A39 – Dôle—Bourg-en-Bresse | 29 |
| 4 | Le cadre d'application | p.30 |
| | Autoroute A28 – Rouen—Alençon | 30 |
| | Autoroute A39 – Dôle—Bourg-en-Bresse | 32 |
| 5 | La présentation succincte du projet | p.34 |
| | Autoroute A29 – Amiens—Saint-Quentin | 34 |
| | Bouclage de l'A86 à l'ouest | 37 |
| 6 | Les étapes de la procédure | p.38 |
| | Autoroute A39 – Dôle—Bourg-en-Bresse | 38 |
| | Bouclage de l'A86 à l'ouest | 40 |
| 7 | Les modifications apportées au projet | p.44 |
| | Bouclage de l'A86 à l'ouest | 44 |
| | Autoroute A28 – Rouen—Alençon | 45 |
| 8 | Les engagements de portée générale | p.46 |
| | Bouclage de l'A86 à l'ouest | 46 |
| 9 | Les engagements localisés | p.50 |
| | Bouclage de l'A86 à l'ouest | 50 |
| | Autoroute A39 – Dôle—Bourg-en-Bresse | 54 |
| | RN106 – Section Alès—Boucoiran | 56 |



C. Exemples annotés

Cette troisième partie est destinée à illustrer par des exemples concrets les principes présentés dans les parties A et B.

Elle est constituée d'extraits de divers dossiers établis au cours des dernières années, accompagnés de remarques portant aussi bien sur le fond que sur la forme. Autant que possible, ces exemples se rapporteront à l'ensemble des chapitres de la composition-type (cf. page 17).

Certes, la critique est aisée ; l'art est difficile.

Aussi souhaitons-nous qu'aucun des auteurs de ces divers exemples ne se sente critiqué ; ils ont eu le mérite des pionniers, la pratique n'étant pas stabilisée. Qu'ils soient remerciés d'y avoir contribué.

1. Les couvertures

Autoroute A28 – Section Rouen – Alençon



MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS ET DU TOURISME
DIRECTION DES ROUTES

S'AGISSANT D'UN
GRAND PROJET
RELEVANT DE LA
CIRCULAIRE DE
15 DÉCEMBRE 1992,
LES MESURES
D'INSERTION NE
SE LIMITENT PAS
À L'ENVIRONNEMENT.
CETTE MENTION
N'A PAS À FIGURER.

Autoroute A 28

Section Rouen - Alençon

Les engagements de l'Etat

*Mesures en faveur
de l'environnement*

CETTE
ILLUSTRATION
REPREND CELLE
FIGURANT SUR
LE DOSSIER
D'ENQUÊTE
PUBLIQUE, CE
QUI RENFORCE
L'IMPRESSON
DE CONTINUITÉ
ET DE COHERENCE.

PERMET AUSSI DE
MIEUX RÉPONDRE
AUX BESOINS
D'IDENTIFICATION
DE LA SUCCESSION
DES ÉTAPES.



CENTRE D'ÉTUDES TECHNIQUES
DE L'ÉQUIPEMENT
NORMANDIE CENTRE
Chemin de la Poudrière
B.P. 245 76121 GRAND-QUEVILLY Cedex

DIVISION ENVIRONNEMENT, INFRASTRUCTURES et OUVRAGES d'ART

1995

RN106 – Section Alès—Boucoiran

DOSSIER DES ENGAGEMENTS DE L'ÉTAT



Rn 106
Mise à 2x2 voies
entre ALES
& BOUCOIRAN

Ministère
de l'Équipement,
des Transports
et du Tourisme



Direction Départementale de l'Équipement du Gard

Bouclage de l'A86 à l'ouest



Ministère
de l'Équipement,
des Transports
et du Tourisme



BOUCLAGE DE L'A 86 À L'OUEST

LES ENGAGEMENTS DE L'ÉTAT
 MESURES EN FAVEUR DE L'INSERTION DU PROJET

Autoroute A 86

- Section Rueil-Malmaison (RN 13) | Versailles - Pont Colbert (RN 286)
- Section Rueil-Malmaison (RN 13) | Bailly (A 12)

Déviations de Rueil-Malmaison

- Section carrefour de la Jonchère (RN 13) | boulevard Marcel Pourtout

Janvier 1996

Direction des Routes

LES COUVERTURES
DOIVENT ÊTRE
CONFORMES À LA
CHARTRE GRAPHIQUE
DU MINISTÈRE
(CELLES QUI SONT
PRÉSENTÉES ICI
NE LE SONT PLUS).

CELLE DE L'A86
EST DATÉE,
CE QUI EST TRÈS
RECOMMANDÉ.

2. Le sommaire

Extrait du dossier Autoroute A28 – Section Rouen—Alençon

Sommaire

IDENTIFIER CHAQUE
CHAPITRE PAR
UNE COULEUR EST
INTÉRESSANT
LORSQUE LE DOSSIER
EST QUELQUE
PEU VOLUMINEUX.

| | |
|--|------|
| Préambule | p 3 |
| Présentation du projet | p 7 |
| La procédure préalable à la DUP | p 11 |
| Mesures relatives | |
| au milieu physique et à l'atmosphère | p 16 |
| à la protection des eaux superficielles et souterraines | p 18 |
| au patrimoine naturel (faune, flore) | p 22 |
| au patrimoine culturel | p 24 |
| à l'économie agricole | p 26 |
| à la vie des communes et à l'habitat | p 29 |
| à la protection des paysages | p 33 |
| aux emprunts et dépôts et aires annexes | p 37 |

ATTENTION : ICI
LE SOMMAIRE
N'EST PAS
CONFORME À LA
COMPOSITION-TYPE ;
VOIR CHAPITRE B.1
DU PRÉSENT GUIDE.

DOCUMENTS CARTOGRAPHIQUES

(ensemble du projet au 1/50.000^e)

3. La présentation

Extrait du dossier Autoroute A39 – Dôle – Bourg-en-Bresse

OBJET DU DOSSIER

GENERALITES

Ce dossier présente les engagements pris par l'Etat en faveur de l'autoroute A.39, DOLE - BOURG-EN-BRESSE, conformément à l'occasion de la Déclaration d'Utilité Publique du projet d'autoroute A.39, DOLE - BOURG-EN-BRESSE.

Il comporte :

- une présentation succincte de l'ouvrage et de la procédure préalable à la déclaration d'utilité publique ;
- les engagements de l'Etat dans le domaine de l'environnement sous la forme d'un ensemble de fiches thématiques concernant les mesures qui seront prises pour améliorer l'insertion de l'ouvrage dans l'environnement, sur un plan général d'abord, de manière plus localisée ensuite ;
- une traduction cartographique des mesures particulières localisées, préconisées pour traiter les principaux points sensibles recensés à ce stade et présentés sous la forme de planches au 1/25.000ème (ou 1/50.000ème).

Il résulte :

- des propositions contenues dans le dossier de l'enquête préalable à la D.U.P. et de l'étude d'impact y figurant ;
- des réponses aux conclusions de la commission d'enquête ;
- du procès verbal de clôture de l'instruction mixte à l'échelon central (réponses aux observations des Ministères concernés) ;
- du décret d'utilité publique pris après avis du conseil d'Etat, et (éventuellement) de la notice annexée au décret d'utilité publique.

L'Etat s'engage à prendre les mesures visant à garantir la meilleure insertion possible du projet dans son environnement.

INDÉPENDAMMENT
DES COMMENTAIRES
FAITS PLUS HAUT
À PROPOS DE LA
COUVERTURE,
ÉVITER LE TERME
"EN FAVEUR" QUI
PEUT ÊTRE RESENTI
COMME PÉJORATIF :
PRÉFÉRER
"EN MATIÈRE".

(Extrait du dossier A39 Dôle – Bourg-en-Bresse)

4. Le cadre d'application

Extrait du dossier Autoroute A28 – Section Rouen—Alençon

ATTENTION :
POUR LES
GRANDS
PROJETS,
QUATRE
RÉUNIONS
SONT
PRÉCONISÉES.
SE REPORTER
AU GUIDE
"SUIVIS
ET BILANS
ENVIRON-
NEMENTAUX".

Le comité de suivi

Les préfets des départements de l'Eure, de l'Orne et du Calvados, constitueront dans leurs départements respectifs (éventuellement regroupés en ce qui concerne l'Orne et le Calvados) un comité de suivi composé de représentants des administrations, des élus, des responsables socio-économiques et des associations.

Pendant la phase d'études détaillées de l'Avant-Projet Autoroutier (APA) et pendant les travaux, le concessionnaire rendra compte de façon régulière de l'avancement de ces opérations et du suivi des impacts de l'autoroute.

Le comité de suivi rendra compte de façon régulière de l'avancement de ces opérations et se réunira en formation plénière au moins trois fois :

- une première fois, pour une présentation du dossier des engagements de l'Etat et du programme de travail de la société concessionnaire,
- une seconde fois, avant que les principales dispositions de l'APA ne soient arrêtées par la société concessionnaire,
- une troisième fois, dans l'année qui suivra la mise en service de l'autoroute pour la présentation du premier bilan environnemental.

Cadre d'application des engagements de l'Etat et moyens de contrôle :

La section Rouen-Alençon de l'autoroute A28 a été déclarée d'utilité publique par décret du 5 décembre 1994, publié au journal officiel du 7 décembre 1994.

La concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation de ce tronçon d'autoroute a été confiée à la **Société des Autoroutes Paris - Normandie**.

Etudes de détail et travaux de construction seront donc réalisés par ce concessionnaire de l'Etat avec le souci de respecter les engagements indiqués dans le présent document qui s'imposent à lui.

La réalisation des engagements de l'Etat sera contrôlée dans le cadre des dispositions réglementaires par :

- la mission du contrôle des Autoroutes concédées, organe compétent de la Direction des Routes, qui s'assurera de la conformité de l'ouvrage en s'appuyant en tant que de besoin sur les différents services de l'Etat,
- un comité de suivi, institué par le décret n° 1112 du 12 décembre 1992 du Ministère de l'Equipement, relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures (cf. encadré ci-contre).

Un bilan des effets sur l'environnement de la réalisation de l'infrastructure sera établi par le maître d'ouvrage entre 3 et 5 ans après la mise en service de l'autoroute. Ce bilan rendra compte des moyens adoptés pour la protection de l'environnement et prévoira, le cas échéant, de nouvelles mesures.

La société concessionnaire élaborera son projet en concertation avec les services compétents de l'Etat pour les dispositions de détail visant à préserver l'environnement, notamment sur les secteurs sensibles.

L'obligation faite à la société concessionnaire de respecter les engagements de l'Etat se fait dans la limite de ses attributions. Ainsi, le respect de certains engagements peut être tributaire de l'aboutissement de procédures telles que l'autorisation administrative d'extraction ou d'acquisitions des emprises.

L'optimisation de l'intégration de cette infrastructure dans son environnement repose, non seulement sur le respect des engagements figurant dans le présent dossier, mais aussi sur le souci de préservation de l'environnement et du cadre de vie qu'auront les acteurs locaux dans la zone d'influence du projet.

LORSQU'IL S'AGIT
D'UN OUVRAGE
NON CONCÉDÉ,
LE CONTRÔLE EST
EFFECTUÉ PAR L'IGR.

Le cadre d'application (suite)

Extrait du dossier Autoroute A39 – Dôle – Bourg-en-Bresse

LE CADRE D'APPLICATION DES ENGAGEMENTS DE L'ETAT ET LES MOYENS DE CONTROLE

1) Etudes de détail - Travaux

Les études de détail, puis les travaux, seront conduits par le concessionnaire de l'Etat, la S.A.P.R.R., afin de permettre la mise en œuvre concrète de ces dispositions, avec le souci de respecter les engagements indiqués dans le présent document.

2) L'article 11 du cahier des charges

L'article 11 du cahier des charges de la société concessionnaire stipule que les engagements pris par le Maître d'ouvrage s'imposent à la société concessionnaire.

3) Engagements de l'Etat

Les engagements de l'Etat seront mis en œuvre par le concessionnaire et leur réalisation contrôlée dans le cadre des dispositions réglementaires par :

- **le comité de suivi**, évoqué ci-après, instauré par la circulaire du 15 décembre 1992 du Ministère de l'Equipement, du Logement et des Transports ;
- **le service de contrôle** des Autoroutes concédées, organisme compétent de la Direction des Routes ;
- **le bilan** des effets sur l'environnement de la réalisation de l'autoroute, dressé par le concessionnaire à l'issue d'un suivi, 3 à 5 ans après la mise en service, réalisé également au titre de la circulaire du 15 décembre 1992. Ce bilan rendra compte des moyens adoptés pour la protection de l'environnement et prévoiera le cas échéant des mesures correctives.

3.1) Le comité de suivi

Pendant la phase d'étude détaillées et pendant les travaux, une concertation régulière sera menée par la société concessionnaire avec les administrations locales, les élus, les organismes socio-économiques et les associations, sous l'autorité des Préfets de l'Ain, du Jura et de la Saône-et-Loire. Ces derniers créeront et animeront dans leurs départements respectifs un comité de suivi composé de représentants des administrations, des élus, des responsables socio-économiques et des associations.

Pendant toute la durée des études et des travaux, il sera rendu compte de façon régulière de l'avancement de ces opérations et du suivi des impacts de l'autoroute.

Le comité de suivi veille au respect des engagements de l'Etat, tant au niveau des études de détail que des travaux. Il se réunit en formation plénière au moins trois fois :

- *une première fois pour une présentation du dossier des engagements de l'Etat et du programme de travail de la société concessionnaire ;*
- *une seconde fois avant que les principales dispositions de l'A.P.A. ne soient arrêtées par la société concessionnaire ;*
- *une troisième fois dans l'année qui suit la mise en service pour la présentation du premier bilan environnemental.*

3.2) Concertation spécifique

Il convient de noter que sur ce projet particulier dans les six sections les plus sensibles répertoriées sur les plans, la société concessionnaire élaborera son projet en concertation avec les services compétents de l'Etat pour les dispositions de détail visant à préserver l'environnement.

CETTE
RÉFÉRENCE
À L'ARTICLE 11
N'EST PAS
INDISPENSABLE.

QUATRE RÉUNIONS –
VOIR EXEMPLE
PRÉCÉDENT.

(Extrait du dossier A39 Dôle – Bourg-en-Bresse)

Extrait du dossier Autoroute A39 – Dôle – Bourg-en-Bresse

LE CADRE D'APPLICATION DES ENGAGEMENTS DE L'ETAT ET LES MOYENS DE CONTROLE (suite)

4) Optimisation de l'intégration

Enfin, l'optimisation de l'intégration de cette infrastructure dans son environnement repose non seulement sur le respect des engagements figurant dans le présent dossier, mais aussi sur le souci de préservation de l'environnement qu'auront les acteurs locaux dans la zone d'influence du projet, notamment dans le cadre d'une politique partenariale « paysage - développement ».

5) Obligation

L'obligation faite à la société concessionnaire de respecter les engagements de l'Etat se fait dans la limite de ses attributions.

Ainsi, le respect de certains engagements peut être tributaire de l'aboutissement de procédures telles que :

- acquisitions hors emprises,
- autorisation administrative d'extraction.

6) Observatoire scientifique

Par ailleurs, la S.A.P.R.R. et différents partenaires se sont associés pour mettre en place un observatoire scientifique, permettant d'approfondir la connaissance de certains effets particuliers de l'infrastructure sur son environnement et d'appréhender globalement les diverses transformations subies par l'environnement naturel et humain du projet.



LA MISE EN PLACE
D'UN OBSERVATOIRE
NE CONSTITUE
PAS UN ENGAGEMENT
AU SENS DE LA
CIRCULAIRE DU
15 DÉCEMBRE 1992.
TOUT EN MENTIONNANT
CETTE INITIATIVE,
IL CONVIENT
D'ÉVITER À CE SUJET
TOUTE AMBIGUÏTÉ.

(Extrait du dossier A39 Dôle – Bourg-en-Bresse)

5. La présentation succincte du projet

Extrait du dossier Autoroute A29 – Amiens – Saint-Quentin

PRESENTATION SUCCINCTE DU PROJET ET DE LA PROCEDURE PREALABLE A LA D.U.P.

LE PROJET

L'Autoroute A.29 Le Havre - Amiens - Saint-Quentin est inscrite au Schéma Directeur du réseau routier national approuvé par le décret du 1er Avril 1992.

Cette autoroute a une longueur de 75 kilomètres environ, 50 km dans le département de la Somme, 25 km dans le département de l'Aisne.

Trois objectifs sont assignés à ce projet :

1) Un objectif national

Relier Cherbourg - Le Havre au réseau autoroutier européen par son branchement sur les autoroutes A.28, A.16, A.1 et A.26.

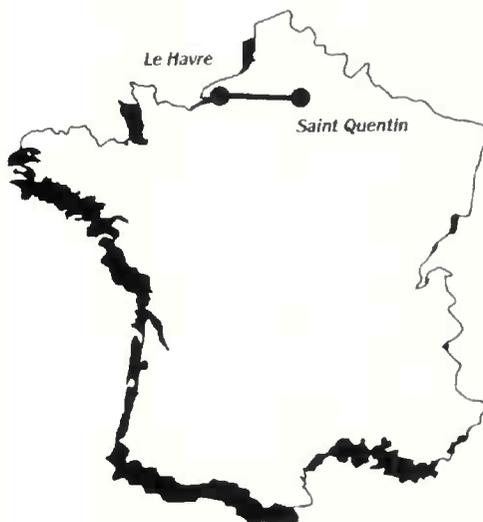
2) Un objectif régional

Améliorer les échanges entre Amiens, Saint-Quentin et Laon par raccordement au réseau autoroutier.

3) Un objectif de desserte du territoire

- A.29 devient une rocade urbaine au Sud d'Amiens.
- L'échangeur A.1/A.29 permet les liaisons avec l'Europe du Nord par A.1, améliore les accès à la gare T.G.V. Picarde pour les villes d'Amiens et de Saint-Quentin, et irrigue le secteur d'activité de la Vallée de la Somme.
- Le diffuseur différé d'Athie permettra le désenclavement du plateau du Vermandois.

CETTE PRÉSENTATION
SYNTHÉTIQUE DES
OBJECTIFS DU PROJET
ET DE SON INSERTION
DANS LES SITES
GÉOGRAPHIQUES
TRAVERSÉS CONSTITUE
UNE RÉFÉRENCE
INTÉRESSANTE...



(Extrait du dossier A.29 Amiens – Saint-Quentin)

Extrait du dossier Autoroute A29 – Amiens – Saint-Quentin

PRESENTATION SUCCINCTE DU PROJET ET DE LA PROCEDURE PREALABLE A LA D.U.P. (suite)

LE PROJET (suite)

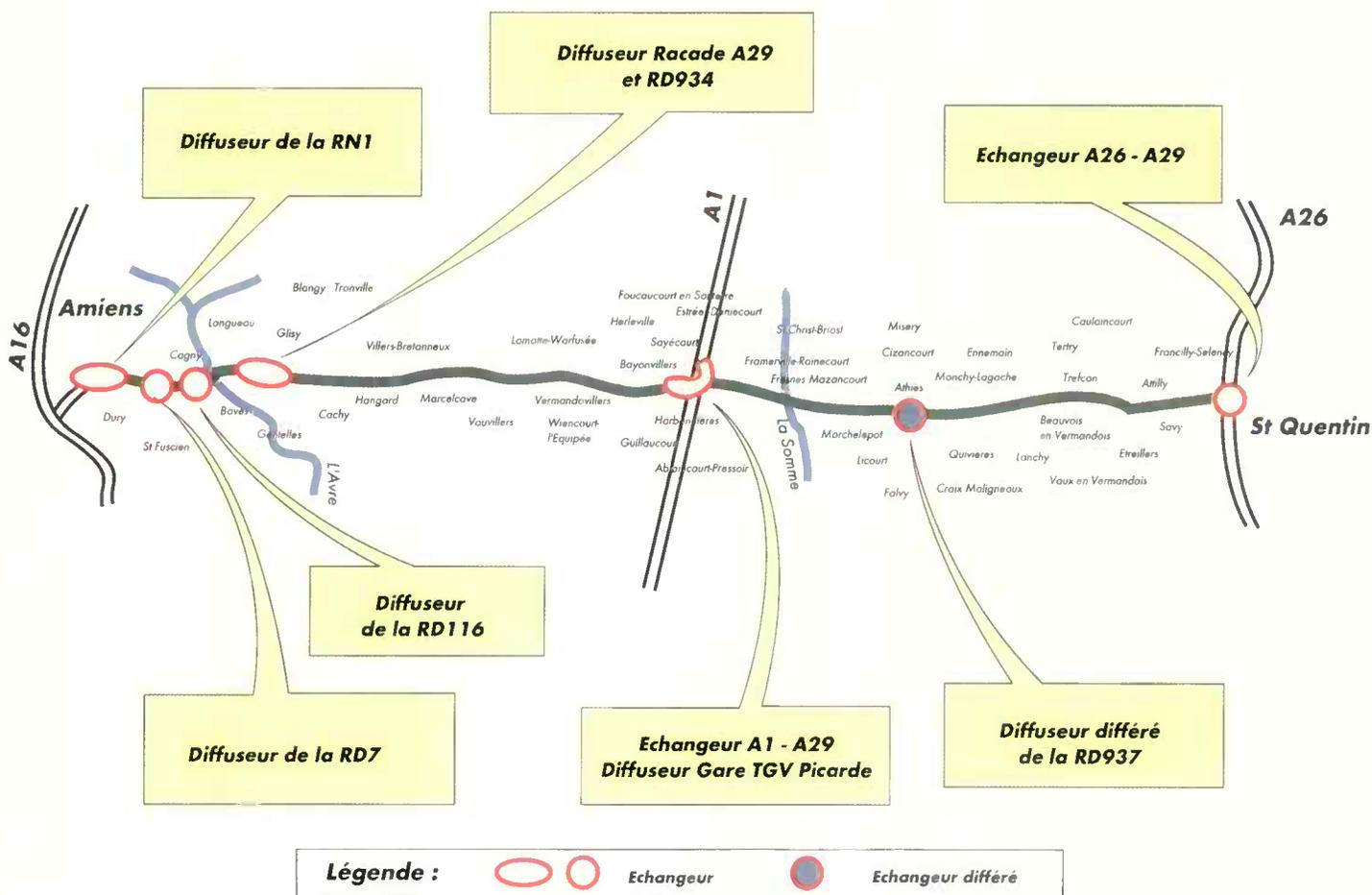
Les communes concernées par le projet figurent sur le schéma synoptique de l'Autoroute. Le tracé retenu, après la concertation, traverse cinq zones géographiques :

- le plateau sud amiénois aux nombreuses vallées sèches et au relief accidenté,
- la vallée de l'Avre, milieu naturel riche aux nombreux plans d'eau.
Dans ce secteur le rapprochement du tracé de l'agglomération a permis :
 - d'éviter les zones boisées dissimulées sur le plateau Sud et par là-même de constituer une entrave au déplacement de la faune,
 - de s'éloigner de la zone naturelle protégée de la vallée de l'Avre et d'éviter la destruction de plantes protégées.
- **Le plateau du Santerre**, vaste étendue agricole au relief plat : sur ce plateau, le tracé évite, par rapport à une solution Nord, l'atteinte au paysage, ainsi que l'atteinte portée aux espaces boisés d'intérêt régional ou local.
- **La vallée de la Somme** : le point de franchissement de cette vallée, qui se fera par viaduc, a pu être choisi dans un secteur où l'atteinte au milieu naturel (faune et flore) était la moins sensible par rapport aux autres secteurs franchis par les autres tracés.
- **Le plateau du Vermandois**, similaire à celui du Santerre : le tracé retenu évite, à l'inverse des tracés Nord et Centre, de traverser la vallée de l'Omignon, évitant ainsi de porter atteinte à un milieu naturel très sensible, au paysage, et de couper des zones de déplacement de sangliers.

(Extrait du dossier A.29 Amiens – Saint-Quentin)

La présentation succincte du projet (suite)

Extrait du dossier Autoroute A29 – Amiens – Saint-Quentin



...ASSORTIE DES SCHÉMAS
NÉCESSAIRES À SA BONNE
COMPRÉHENSION.

Bouclage de l'A86 à l'ouest



LA PRÉSENTATION DU PROJET

Les caractéristiques principales du projet

L'autoroute A 86 Ouest entre Rueil-Malmaison (RN 13) et Versailles - Pont Colbert (RN 286) est constituée de deux ouvrages réalisés en quasi totalité en tunnel foré :

- un tunnel «Est» réservé aux voitures, de 10 km de long environ, entre Rueil-Malmaison (RN 13) et Versailles - Pont Colbert (RN 286),

- un tunnel «Ouest» accessible à tous les véhicules, de 7,5 km de long environ, entre Rueil-Malmaison (RN 13) et Bailly (A 12).

Les travaux de réalisation des deux ouvrages seront engagés simultanément.

Ces deux ouvrages se situent à l'extrémité Sud de la déviation de Rueil-Malmaison : l'autoroute et la déviation font l'objet d'un aménagement intégré.

Le tunnel Est réservé aux voitures présente trois raccords aux voies rapides :

- le raccordement de Rueil-Malmaison avec la déviation de Rueil vers A 86 Nord, ce raccordement est commun aux deux tunnels,
 - l'échangeur avec A 13,
 - le raccordement du Pont Colbert avec A 86 Sud et la RN 286,
- et trois raccords avec la voirie locale :

- la RN 13, avenue Napoléon Bonaparte, au raccordement de Rueil-Malmaison,
- les RD 184, route Napoléon III, et RD 182, le boulevard de Jardy, à l'échangeur avec A 13,
- la RD 10, avenue de Paris à Versailles,

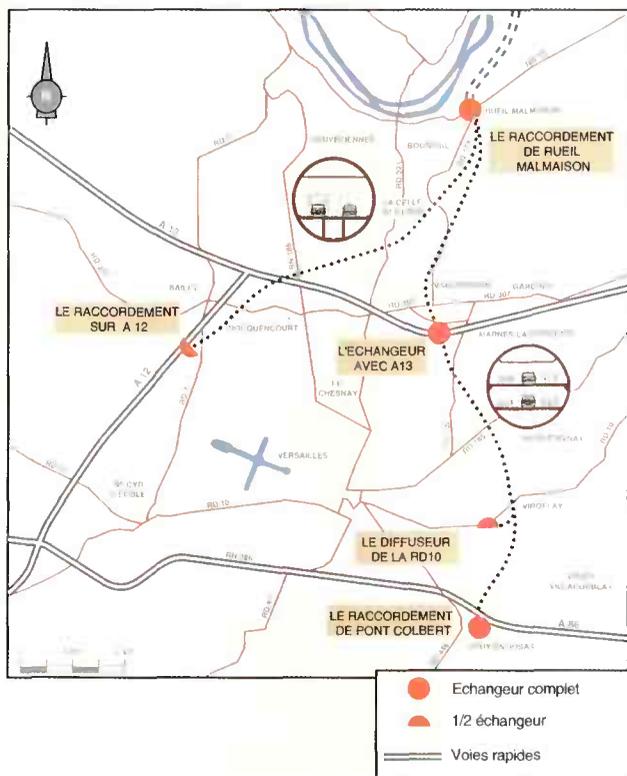
par le diffuseur de la RD 10. Le tunnel Ouest accessible à tous les véhicules ne comporte que deux raccords d'extrémité à des voies rapides :

- le raccordement de Rueil-Malmaison avec la déviation de Rueil-Malmaison vers A 86 Nord, ce raccordement est commun aux deux tunnels,

EXEMPLE DE PRÉSENTATION SUCCINCTE EN ZONE URBAINE.

UNE DESCRIPTION CLAIRE ET COURTE DU PROJET (CARACTÉRISTIQUES, OUVRAGES), DE SA LOCALISATION, DE SES FONCTIONS,

ILLUSTRÉE PAR UN SCHÉMA S'AVÈRE TRÈS UTILE POUR LE LECTEUR DU DOSSIER.



- le raccordement sur A 12 à Bailly, vers et depuis le Sud. Il ne comporte aucun raccordement intermédiaire ou avec la voirie locale. Les postes de péage sont situés en entrée, la sortie est libre.

6. Les étapes de la procédure

CETTE DOUBLE PAGE ILLUSTRE UNE PRÉSENTATION CLAIRE ET RIGoureuse DES ÉTAPES DE LA PROCÉDURE, ET PEUT SERVIR DE RÉFÉRENCE À LA RÉALISATION DU CHAPITRE 2.4 DU DOSSIER DES ENGAGEMENTS DE L'ÉTAT (CF. PAGE 17).

Extrait du dossier Autoroute A39 – Dôle – Bourg-en-Bresse

PROCEDURE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

PROCEDURE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

1) Principales étapes de la procédure

Avant de faire l'objet du décret du 11 janvier 1994 déclarant son utilité publique, le projet d'autoroute A.39 DOLE -BOURG-EN-BRESSE est passé par les différentes étapes administratives suivantes :

- enquête préalable à la déclaration d'utilité publique accompagnée d'une enquête conjointe pour la mise en compatibilité des plans d'occupation des sols. Elle s'est déroulée du 9 juin 1992 au 20 juillet 1992,
- instruction mixte à l'échelon central qui a eu lieu du 3 juillet 1992 au 24 juin 1993,
- présentation au Conseil d'Etat (section des travaux publics) au mois de novembre 1993.

2) Bilan de la procédure

2.1) Résultats de l'enquête préalable à la D.U.P.

La commission d'enquête a conditionné expressément son avis favorable à la réalisation des dispositions suivantes de nature à réduire ou compenser les inconvénients du projet, à savoir :

- l'application stricte des clauses contractuelles imposées au concessionnaire et des mesures compensatoires exposées dans l'étude d'impact du dossier mis à l'enquête. Les fiches suivantes numérotées de 1 à 10 reprennent les différentes mesures que le concessionnaire mettra en œuvre pour concrétiser les engagements pris, en particulier les mesures compensatoires relatives au milieu naturel sont précisées dans les fiches ;
- une nouvelle concertation, afin de définir les caractéristiques des ouvrages hydrauliques, en particulier dans la plaine doloise au confluent du Doubs, de la Loue et de la Clauge. Suite à la remise du rapport de la commission d'enquête, des concertations complémentaires ont eu lieu dans le domaine hydraulique. Elles ont permis de préciser les objectifs de dimensionnement des ouvrages. Ces objectifs sont formalisés dans la notice jointe au décret du 11 janvier 1994 et rappelés également dans la fiche thématique "les eaux superficielles" ;
- l'établissement des ouvrages destinés à assurer le passage et la protection du gibier, en liaison étroite avec les fédérations de chasseurs et les collectivités locales. Les études d'avant-projet autoroutier comportent un sous dossier environnement pour lequel des études faunistiques complémentaires ont été engagées, en liaison avec les services cynégétiques compétents. Ces engagements sont précisés sur la fiche faune ;
- une protection particulièrement soignée des abords des Z.N.I.E.F.F. et des étangs en général, conformément aux précisions données au chapitre II "Observations sur l'Environnement" du rapport de la commission d'enquête. Les précautions à prendre sont précisées pour les Z.N.I.E.F.F. dans les fiches "faune" et "flore", et pour les étangs dans la fiche "eaux superficielles". Là encore, des études de détail seront conduites par le concessionnaire au moment de la mise au point de son avant-projet autoroutier pour définir le détail des mesures à mettre en œuvre.

*CAS D'UNE LIAISON
INTERURBAINE.*

(Extrait du dossier A39 Dôle – Bourg-en-Bresse)

PROCEDURE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE (suite)

PROCEDURE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

2.2) Résultat de l'instruction mixte à l'échelon central (I.M.E.C.)

Cette procédure administrative conduite, conformément aux dispositions de la circulaire n°87-50 du 22 mai 1987, a permis à la Direction des Routes, en réponse aux avis des différents membres conférents, de préciser dans un procès verbal de clôture en date du, certaines des dispositions retenues pour la réalisation de l'autoroute. L'ensemble de ces dispositions sont repris dans les fiches thématiques.

2.2.1) Principales mises au point du projet consécutive à l'I.M.E.C.

Dans le cadre de cette procédure, les trois principales dispositions retenues sont les suivantes :

- évitement de l'île de Trêches,
- réflexion d'ensemble sur l'occupation des sols au droit des échangeurs,
- absence d'aire de service dans le bois des Foulletons.

Evitement de l'île de Trêches

L'île des Trêches, milieu alluvial au bord du Doubs, d'un intérêt particulier pour l'avifaune, figurait dans la bande soumise à l'enquête exceptionnellement élargie pour que le choix du tracé soit opéré à l'issue de l'enquête. Le tracé retenu est celui qui longe la R.N.5, à la suite d'un accord intervenu dans le cadre de l'IMEC, sur le déplacement de la piste d'envol de l'aérodrome de DOLE-TAVAUUX. Une procédure d'enquête publique spécifique a été engagée pour réaliser ce déplacement qui permet ainsi de réaliser un tracé qui permet d'éviter l'île des Trêches.

Réflexion d'ensemble sur l'occupation des sols au droit des échangeurs

Dans le cadre de l'instruction mixte à l'échelon central, la Direction des Routes a pris l'engagement d'assurer au niveau des échangeurs de A.39 :

- la préservation de la vocation agricole et forestière,
- une urbanisation ordonnée et continue ;

de demander au Préfet concerné d'engager, avec l'appui des services de l'Etat et de la société concessionnaire, en étroite liaison avec les collectivités locales, une réflexion d'ensemble permettant de répondre au souci d'équilibre entre développement et protection.

Absence d'aire de service dans le bois de Foulletons

Il est confirmé à la demande d'un membre conférent qu'il n'est pas prévu de réaliser une aire de service sur le site du bois des Foulletons.

2.3) Résultat de la présentation au Conseil d'Etat

A la suite de la présentation du projet d'autoroute A.39 DOLE - BOURG-EN-BRESSE devant la section des travaux publics du Conseil d'Etat, une notice relative aux questions hydrauliques dans les vallées du Doubs et de la Loue a été élaborée. Cette notice annexée au décret déclarant d'utilité publique la réalisation de cette liaison autoroutière figure sur la fiche "eaux superficielles".

(Extrait du dossier A39 Dôle – Bourg-en-Bresse)

Les étapes de la procédure (suite)

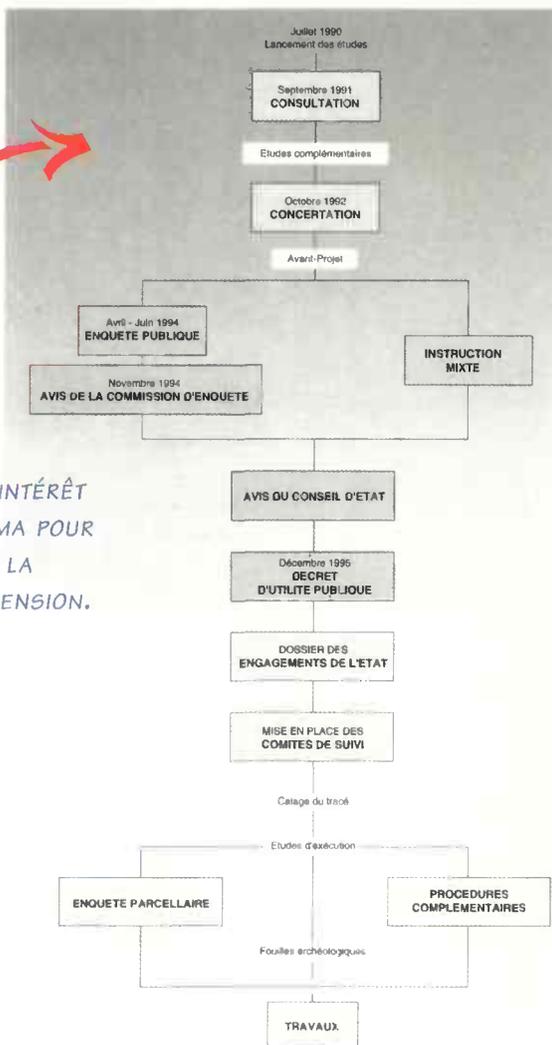
DANS LE CAS PARTICULIÈREMENT COMPLEXE D'UN PROJET SITUÉ DANS UN SITE URBAIN TRÈS SENSIBLE, ET PRÉSENTANT DE RÉELLES DIFFICULTÉS D'INSERTION, UN RAPPEL PRÉCIS ET DOCUMENTÉ DU DÉROULEMENT DE LA PROCÉDURE EST PARTICULIÈREMENT UTILE.

Extrait du dossier Bouclage de l'A86 à l'ouest



La procédure préalable à la déclaration d'utilité publique

Les étapes de la procédure



NOTER L'INTÉRÊT DU SCHEMA POUR FACILITER LA COMPRÉHENSION.

CAS D'UNE INFRASTRUCTURE EN MILIEU URBAIN.

L'ENQUÊTE PUBLIQUE

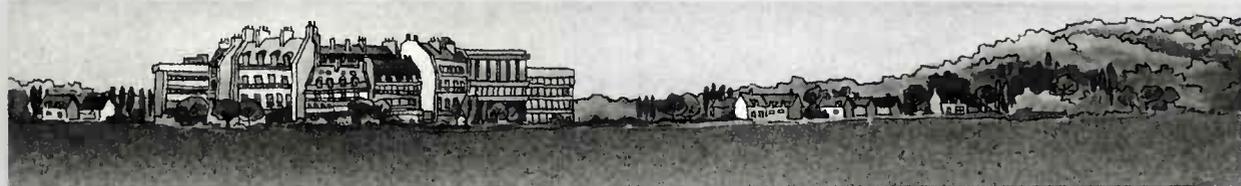
L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) s'est déroulée du 25 avril 1994 au 11 juin 1994, dans les départements des Yvelines et des Hauts-de-Seine, sur les communes de Bailly, Bougival, La Celle-Saint-Cloud, Le Chesnay, Jouy-en-Josas, Louveciennes, Rocquencourt, Vélizy-Villacoublay, Versailles, Viroflay, dans le département des Yvelines, Rueil-Malmaison, Marnes-la-Coquette, Vaucresson et Ville d'Avray, dans le département des Hauts-de-Seine.

L'enquête portait sur l'utilité publique des travaux de construction de l'autoroute A 86, section Rueil-Malmaison (RN 13) / Versailles - Pont Colbert (RN 286) et section Rueil-Malmaison (RN 13) / Bailly (A 12), et de la déviation de Rueil-Malmaison entre le carrefour de la Jonchère (RN 13) et le boulevard Marcel Pourtout. Elle portait également sur la mise en compatibilité des plans d'occupation des sols (POS) des communes concernées.

Cette enquête a permis de recueillir les observations de toutes les personnes intéressées et les avis des collectivités, des associations ou organismes représentatifs d'intérêts professionnels, culturels, économiques ou de protection de l'environnement.

Une commission d'enquête, désignée par le

Extrait du dossier Bouclage de l'A86 à l'ouest



Président du tribunal administratif de Versailles a été chargée de suivre l'enquête. A l'issue de l'enquête, la commission d'enquête a établi un rapport, relatant le déroulement de l'enquête et examinant les observations recueillies, et a formulé des conclusions motivées.

La commission d'enquête a remis son rapport et ses conclusions le 3 novembre 1994. Dans ses conclusions, la commission d'enquête a émis un avis favorable à la déclaration d'utilité publique du projet assorti de réserves et de recommandations. Ces documents ont été rendus publics et peuvent être consultés auprès des Directions Départementales de l'Équipement des Yvelines et des Hauts-de-Seine.

L'INSTRUCTION MIXTE

Parallèlement à l'enquête publique, une concertation a été conduite entre les administrations centrales des ministères représentant les divers intérêts : défense nationale, aménagement du territoire, vie économique, nécessités de la protection civile, du patrimoine et de l'environnement...

En réponse aux avis formulés par les différentes administrations centrales consultées, des engagements ont été formellement pris.

LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

Après avis du Conseil d'État, le décret déclarant d'utilité publique les travaux de construction de l'autoroute A 86, section Rueil-Malmaison (RN 13) / Versailles - Pont Colbert (RN 286) et section Rueil-Malmaison (RN 13) / Bailly (A 12), et de la déviation de Rueil-Malmaison, entre le carrefour de la Jonchère (RN 13) et le boulevard Marcel Pourtout, a été signé le 8 décembre 1995 et publié au Journal officiel du 10 décembre 1995.

Il comporte en annexe le plan général des travaux modifié suite à la procédure d'enquête.

Il comporte, en outre, la mise en compatibilité des plans d'occupation des sols des communes de Marnes-la-Coquette et Vaucresson dans les Hauts-de-Seine et de Bailly, La Celle-Saint-Cloud, Le Chesnay, Jouy-en-Josas, Rocquencourt, Vélizy-Villacoublay, Versailles et Viroflay dans les Yvelines.

Simultanément, le schéma directeur du Val de Gally a été modifié par décret en date du 8 décembre 1995.

Suite à ces procédures, des modifications ont été apportées au projet et des engagements supplémentaires ont été pris par l'État. Ces modifications et ces engagements sont présentés dans la suite du présent dossier.

LES ÉTAPES DE LA PROCÉDURE FAISANT SUITE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE, ET NOTAMMENT LORSQUE CELLE-CI PRÉVOIT DES DISPOSITIONS PARTICULIÈRES OU DES MODIFICATIONS DU PROJET, MÉRITENT D'ÊTRE DÉCRITES DE FAÇON TRÈS PRÉCISE ET DÉTAILLÉE.

Les étapes de la procédure (suite)

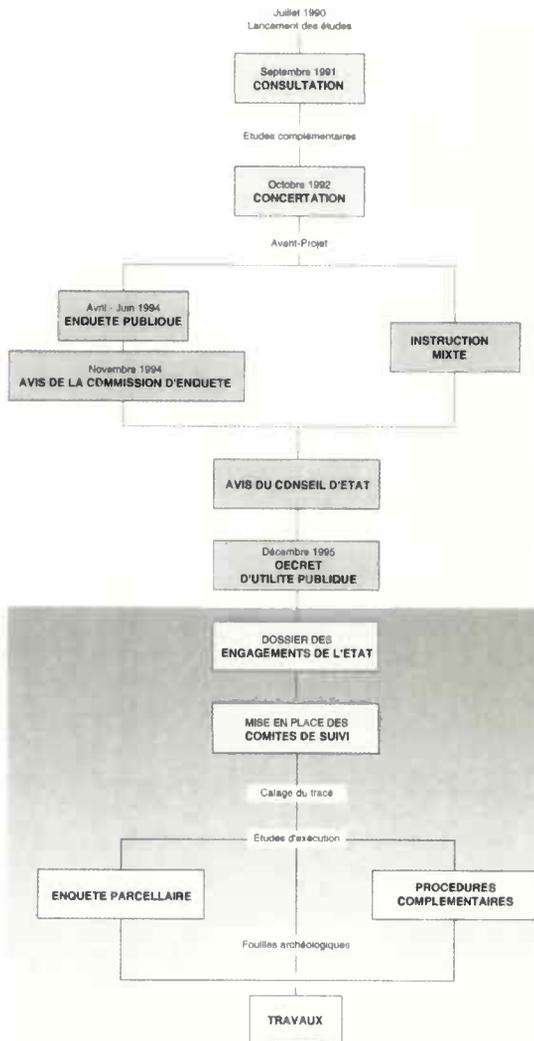
Extrait du dossier Bouclage de l'A86 à l'ouest



LES ÉTAPES DU PROJET

Les procédures à la suite de la déclaration d'utilité publique

Les étapes de la procédure



LE CALAGE DU TRACÉ DES TUNNELS

Le maître d'ouvrage engagera sous sa propre responsabilité les études de détail nécessaires au calage précis du projet, en particulier pour la localisation des installations de ventilation et des puits de secours qui déterminent le tracé des tunnels. La recherche du tracé définitif tiendra compte, dans toute la mesure du possible, des avis des municipalités dont le territoire est concerné et des observations formulées par la commission d'enquête ou les services des administrations.

Les caractéristiques des différents ouvrages en surface seront établies en concertation avec les élus des communes concernées, les collectivités gestionnaires des voies rétablies ou raccordées, et en tant que de besoin, avec les riverains de la future autoroute, les associations ou organismes représentatifs d'intérêts professionnels, culturels ou économiques et les services déconcentrés de l'État : Direction Régionale de l'Environnement (D.I.R.E.N.), Directions Départementales de l'Équipement (D.D.E.), Direction Régionale de l'Agriculture et de la Forêt (D.R.A.F.), Directions Départementales de l'Agriculture et de la Forêt (D.D.A.F.), Direction Régionale des Affaires Culturelles (D.R.A.C.), Services Départementaux de l'Architecture (S.D.A.), Directions Départementales des Affaires Sanitaires et Sociales (D.D.A.S.S.)...

Extrait du dossier Bouclage de l'A86 à l'ouest



L'ENQUÊTE PARCELLAIRE

Le calage précis du projet permettra de déterminer l'emprise de l'autoroute tant en surface, pour les émergences, qu'en sous-sol ou tréfonds, pour les tunnels, et sera suivi des enquêtes parcellaires organisées par les préfets : elles définiront exactement les terrains nécessaires à l'exécution des travaux, tant en surface qu'en tréfonds, et permettront aux intéressés (propriétaires ou exploitants) de faire valoir leurs droits.

LA PROCÉDURE D'ACQUISITION FONCIÈRE

Indépendamment des accords amiables qui pourront intervenir en vue de la cession des parcelles nécessaires à l'exécution des travaux, la procédure d'expropriation sera conduite conformément au code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

LES PROCÉDURES COMPLÉMENTAIRES

La déclaration d'utilité publique prévoit la possibilité d'engager une procédure de réaménagement foncier ou de remembrement pour remédier aux dommages créés par la réalisation des travaux en cause sur les exploitations agricoles dans

les conditions prévues aux articles L123-24 à L123-26 et R123-30 et suivants du code rural.

Dans le cadre des études de détail du projet à réaliser par le maître d'ouvrage, d'autres procédures peuvent également être rendues nécessaires, par exemple l'ouverture d'enquêtes hydrauliques comportant une évaluation des incidences du projet sur l'eau (loi du 3 janvier 1992 et les décrets 93-742 et 93-743 du 29 mars 1993 pris pour son application) ou les autorisations de défrichement (art. L311-1 et L311-2 du code forestier notamment).

A ce stade des études, les besoins ou les excédents en matériaux pour la construction de l'ouvrage pourront être exactement évalués et les projets éventuels d'ouverture de zones d'emprunts ou de zones de dépôts feront l'objet, le moment venu, d'une procédure spécifique d'autorisation conformément aux dispositions du décret n° 79-1108 du 20 décembre 1979 et de la loi du 4 janvier 1993 relative aux carrières.

Un bilan des effets économiques et sociaux de l'infrastructure, réalisé en application de la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTTI) sera établi par le maître d'ouvrage au plus tard 5 ans après la mise en service.

LE BILAN PORTE ÉGALEMENT SUR L'ENVIRONNEMENT

7. Les modifications apportées au projet

Extrait du dossier Bouclage de l'A86 à l'ouest



LA PRÉSENTATION DU PROJET

Les modifications du projet retenues à la suite de l'enquête d'utilité publique

LA DESCRIPTION
DES MODIFICATIONS
APPORTÉES
AU PROJET PEUT
AVANTAGEUSEMENT
PRENDRE
LA FORME
D'UN TABLEAU
PRÉSENTANT
DE FAÇON
SYNOPTIQUE
LA LOCALISATION
ET LA NATURE DES
MODIFICATIONS.

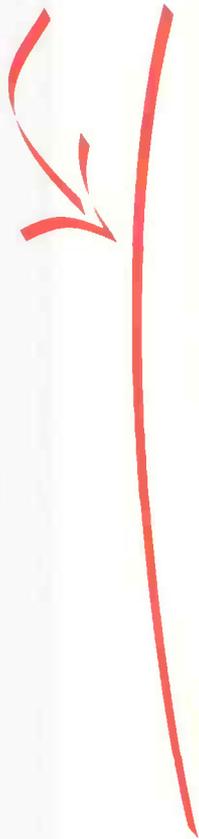
Le projet de bouclage de l'A 86 à l'Ouest a été modifié par rapport au projet soumis à l'enquête publique, compte tenu des demandes exprimées par le public, du rapport et des conclusions établis par la commission d'enquête et des avis exprimés par les différentes administrations.

Ces modifications ont pour conséquences une modification du plan général des travaux présenté à l'enquête et des modifi-

cations des emplacements réservés initialement retenus dans les documents de mise en compatibilité des plans d'occupation des sols.

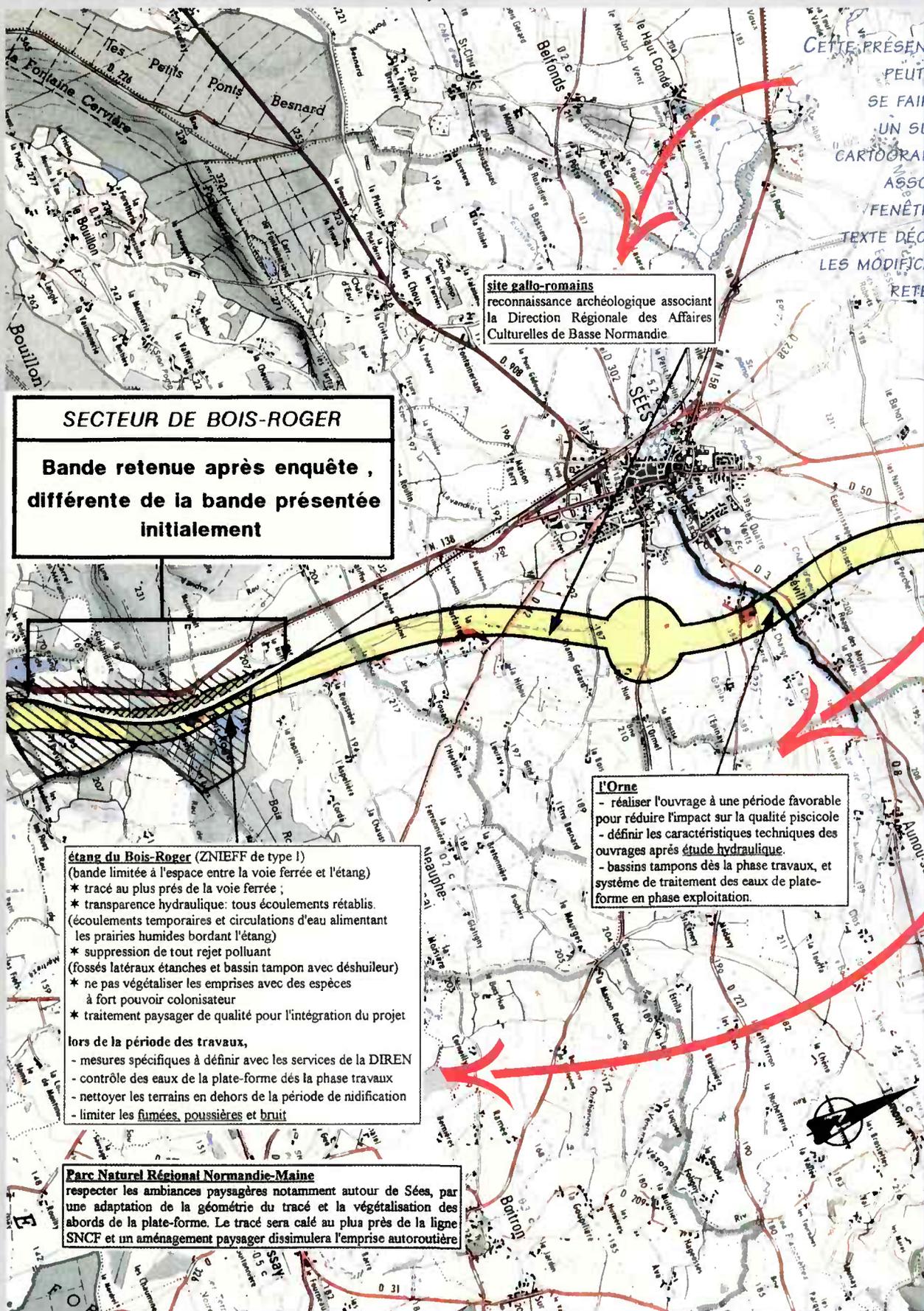
Ces modifications du projet soumis à l'enquête font partie des engagements de l'État et concernent chacun des tunnels de l'A 86 ainsi que leurs ouvrages communs.

Le plan général des travaux déclarés d'utilité publique est annexé au présent dossier.



| OUVRAGE | CHANGEMENT PAR RAPPORT AU PROJET DE L'ENQUÊTE |
|--|---|
| Tunnels Est et Ouest | |
| Raccordement de Rueil-Malmaison | Élargissement de 20 m vers le Nord du pont de la RN 13 |
| Tunnel Est | |
| Puits de secours des Hauts Bénards | Déplacement de 100 m à l'Est (placé en haut de la rue des Hauts Bénards) et mise en place d'un monte-charge |
| Installation de ventilation du Bois de l'État | Déplacement de 100 m au Nord-Est |
| Puits de secours de la place Berthet | Déplacement sur le parking du marché de la place Berthet et mise en place d'un monte-charge |
| Installation de ventilation du Butard | Déplacement de 50 m vers le Sud |
| Installation de ventilation de la route de l'Impératrice | Déplacement de 100 m vers le Nord (route du Prieuré) |
| Installation de ventilation du carrefour du Carrousel | Déplacement de 150 m au Nord-Ouest le long de la route du Cordon du Nord |
| Diffuseur de la RD 10 | Mise en place de mesures conservatoires lors du creusement du tunnel pour sa réalisation différée |
| Puits de secours de Porchefontaine | Déplacement de 100 à 150 m vers l'Est |
| Raccordement de Pont Colbert | Boucle de retournement sous l'A 86 existante Couverture de 340 m environ Pont pour cavaliers et piétons élargi à 30 m Passerelle piétons sur A 86 à l'Est de la couverture |
| Tunnel Ouest | |
| Installation de ventilation de La Celle-St-Cloud | Déplacement de 20 à 30 m au Nord le long de la RD 128 |
| Installation de ventilation de Bailly - Rocquencourt | Déplacement à proximité d'A 13 |
| Raccordement de Bailly | Déplacement du débouché du tunnel au Sud de la voie SNCF et création d'une installation de ventilation d'extrémité du fait de l'allongement de l'ouvrage souterrain. |

Extrait du dossier Autoroute A28 – Section Rouen – Alençon



CETTE PRÉSENTATION
PEUT AUSSI
SE FAIRE SUR
UN SUPPORT
CARTOGRAPHIQUE
ASSORTI DE
FENÊTRES DE
TEXTE DÉCRIVANT
LES MODIFICATIONS
RETENUES.

SECTEUR DE BOIS-ROGER

**Bande retenue après enquête ,
différente de la bande présentée
initialement**

site gallo-romain
reconnaissance archéologique associant
la Direction Régionale des Affaires
Culturelles de Basse Normandie

l'Orne

- réaliser l'ouvrage à une période favorable pour réduire l'impact sur la qualité piscicole
- définir les caractéristiques techniques des ouvrages après étude hydraulique.
- bassins tampons dès la phase travaux, et système de traitement des eaux de plate-forme en phase exploitation.

étang du Bois-Roger (ZNIEFF de type I)
(bande limitée à l'espace entre la voie ferrée et l'étang)
* tracé au plus près de la voie ferrée ;
* transparence hydraulique: tous écoulements rétablis.
(écoulements temporaires et circulations d'eau alimentant les prairies humides bordant l'étang)
* suppression de tout rejet polluant
(fossés latéraux étanches et bassin tampon avec déshuileur)
* ne pas végétaliser les emprises avec des espèces à fort pouvoir colonisateur
* traitement paysager de qualité pour l'intégration du projet

lors de la période des travaux,

- mesures spécifiques à définir avec les services de la DIREN
- contrôle des eaux de la plate-forme dès la phase travaux
- nettoyer les terrains en dehors de la période de nidification
- limiter les fumées, poussières et bruit

Parc Naturel Régional Normandie-Maine
respecter les ambiances paysagères notamment autour de Sées, par une adaptation de la géométrie du tracé et la végétalisation des abords de la plate-forme. Le tracé sera calé au plus près de la ligne SNCF et un aménagement paysager dissimulera l'emprise autoroutière

8. Les engagements de portée générale

LES ENGAGEMENTS D'ORDRE GÉNÉRAL CONSTITUENT L'ÉNONCÉ D'OBJECTIFS OU DE PRINCIPES QUI S'APPLIQUENT À L'ENSEMBLE DU PROJET, QU'ILS SOIENT QUALITATIFS OU QUANTITATIFS ; ILS CONCERNENT NOTAMMENT LE RESPECT DE LA RÉGLEMENTATION.

Extrait du dossier Bouclage de l'A86 à l'ouest



Les engagements d'ordre général

PROTECTION DES NAPPES SOUTERRAINES ET DES EAUX DE SURFACE

Pendant la phase de chantier, les précautions usuelles seront prises pour éviter toute pollution due aux travaux.

La traversée des horizons argileux imperméables qui séparent les nappes superposées fera l'objet d'un travail spécifique pour éviter leur mise en communication (réalisation d'injections).

Les méthodes de construction des ouvrages annexes offriront les mêmes garanties pour la protection des nappes (parois moulées, rabattement de nappe, injections...).

L'utilisation d'additifs dans les opérations de forage au tunnelier (boues, mousses...) sera contrôlée et ceux-ci seront recyclés. Les eaux du chantier seront ramenées en surface et traitées avant rejet de façon à respecter les valeurs limites requises en fonction du milieu dans lequel elles seront rejetées.

Toute opération pouvant entraîner un déversement sur le sol des huiles et carburants des engins de travaux sera interdite.

En phase d'exploitation, la collecte des eaux internes aux tunnels sera réalisée dans un système étanche évitant toute contamination des nappes.

Celles-ci, ainsi que les eaux des plateformes des points d'échange, seront traitées par l'intermédiaire d'ouvrages décanteurs-déshuileurs permettant de leur redonner des caractéristiques compatibles avec le milieu dans lequel elles sont rejetées.

Le débit des rejets sera régulé par des bassins écrêteurs.

Les produits de nettoyage utilisés pour le lavage seront entièrement biodégradables et ne nécessiteront donc pas de traitement complémentaire.

RÉTABLISSEMENT DES COMMUNICATIONS

Les routes nationales, départementales ou communales seront toutes rétablies.

La route forestière du Butard sera rétablie pour les piétons et les cycles, ainsi que pour les véhicules légers de l'Office National des Forêts.

Les chemins de grande randonnée et les pistes cyclables seront rétablis.

RÉTABLISSEMENT DES RÉSEAUX

Les mesures de rétablissement ou de protection des réseaux existants, tant en phase chantier qu'en phase définitive, seront étudiées par le maître d'ouvrage en concertation avec les différents concessionnaires ou maîtres d'ouvrage des réseaux concernés (France Télécom, EDF, GDF..).

LA PROTECTION CONTRE LES NUISANCES SONORES

La protection de l'environnement contre les nuisances sonores s'inscrit dans le cadre de la Loi 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit et de ses décrets d'application, notamment les décrets 95-21 et 95-22 du 9 janvier 1995.

Dans la mesure où l'autoroute est en

Extrait du dossier Bouclage de l'A86 à l'ouest



Les engagements d'ordre général

quasi-totalité en souterrain, la protection contre les nuisances sonores ne concerne que les différents points d'émergence en surface.

Les engagements de l'État en matière de lutte contre le bruit sont précisés dans la partie consacrée aux différentes émergences.

SUIVI DE LA QUALITÉ DE L'AIR

Un observatoire de mesure de la qualité de l'air sera installé au voisinage des tunnels. Il permettra de vérifier le respect de la réglementation et d'évaluer l'impact de la mise en œuvre des ouvrages.

Des points de mesures seront implantés, d'une part à proximité d'installations de ventilation du tunnel afin d'apprécier l'impact local et, d'autre part, en des points éloignés des zones de circulation automobile afin de mesurer l'effet global sur la « pollution de fond ».

Les stations seront mises en œuvre dès le début des travaux afin de disposer d'une période de référence suffisamment longue avant la mise en service de l'ouvrage, et resteront en service pendant toute la durée de l'exploitation.

Le suivi de ces mesures sera effectué par un organisme indépendant de l'exploitant agréé par le ministère de l'Environnement. Ces mesures seront régulièrement publiées.

Les modalités de gestion et de mise en place de l'observatoire de la qualité de l'air seront à définir avec les services de l'Environnement.

CONDUITE DES TRAVAUX

● **Information du public**

Pendant les travaux, le maître d'ouvrage assurera une information régulière du public.

Des panneaux d'information seront installés en plusieurs endroits, ils porteront la mention d'un numéro de téléphone mis à la disposition du public pour une plus ample information et, le cas échéant, pour recevoir les doléances.

● **Sécurité des abords**

Les chantiers seront interdits au public et seront délimités par des clôtures.

Des dispositifs de nettoyage des roues de camions seront installés à chaque accès de chantier.

Les divers accès seront clairement signalés et éclairés, leurs abords seront maintenus propres pour assurer le confort et la sécurité des piétons.

● **Mesures destinées à réduire les perturbations des voies de circulation**

Certaines voies de circulation pourront être affectées par les travaux, en particulier, les voies d'accès aux tunnels, ce qui entraînera des modifications locales de circulation tant pour les automobilistes que pour les piétons.

Les dispositions correspondantes seront étudiées au cas par cas avec les gestionnaires de ces voiries et les maires concernés afin de concilier au mieux les intérêts de chacun (automobilistes, piétons, riverains...).

Les engagements de portée générale (suite)

Extrait du dossier Bouclage de l'A86 à l'ouest



LES ENGAGEMENTS DE L'ÉTAT

Les engagements d'ordre général

Les travaux sur les voies principales concernées seront exécutés par phase (avec un élargissement préalable des chaussées), de manière à maintenir si possible la capacité de l'itinéraire pendant les travaux.

Si des restrictions de capacité devaient néanmoins intervenir, elles se feraient en accord et selon des modalités à convenir avec les gestionnaires des voiries concernées. Le public, et plus particulièrement les automobilistes, sera informé des modifications des conditions de circulation par les moyens habituels (panneaux, radio, journaux...).

La circulation des transports en commun routiers sera maintenue sur les itinéraires existants, sauf en cas de coupure momentanée, après accord des organismes responsables de ces transports.

Les liaisons ferroviaires (RER - SNCF) seront maintenues.

● Mesures destinées à réduire les nuisances acoustiques

Il sera fait obligation aux entreprises d'utiliser du matériel moderne et insonorisé répondant aux normes et règlements en vigueur. Cette prescription est applicable à tous les matériels et engins présents sur le chantier. Un contrôle rigoureux des prescriptions sera assuré par le maître d'ouvrage.

Les travaux souterrains devront être réalisés sans recours à l'explosif.

Les entreprises ne seront pas autorisées à effectuer des travaux bruyants de nuit, à proximité immédiate des immeubles d'habitation. Cependant, certains travaux ponctuels d'aménagement de chaussée pourront être autorisés la nuit, pour des

raisons de sécurité et pour causer la moindre gêne à la circulation des voitures.

Des dispositions seront prises pour minimiser l'impact des travaux de lorage des tunnels qui seront réalisés jour et nuit. Les installations de chantier seront implantées loin des habitations. Les approvisionnements du chantier et l'évacuation des déblais seront effectués pendant la journée.

● Mesures relatives au stockage et à l'évacuation des déblais

Une partie des déblais pourra être utilisée aux abords des ouvrages pour les aménagements paysagers et les protections phoniques des émergences. Les matériaux excédentaires seront évacués en décharge.

Les déblais extraits de l'échangeur de Rueil-Malmaison et de la partie du tunnel qui sera forée depuis Rueil-Malmaison seront évacués en priorité par voie fluviale à partir d'un quai provisoire aménagé sur la rive gauche de la Seine.

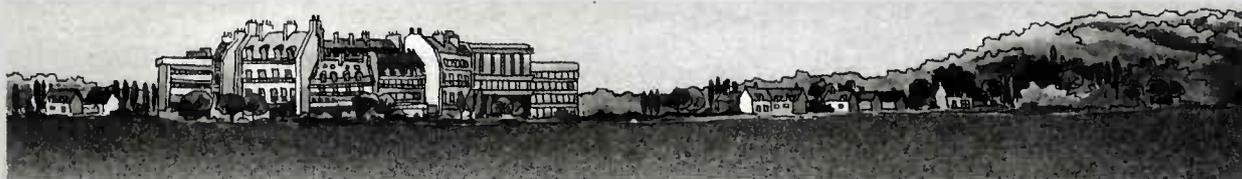
Les déblais provenant des autres sites de travaux seront évacués par camions, de préférence par voie autoroutière.

Les terres seront évacuées dans des décharges autorisées ou dans de nouvelles zones de dépôt après un recueil des autorisations administratives.

● Mesures relatives à la protection du patrimoine archéologique

Un diagnostic archéologique sera fait, en accord avec le Service Régional de l'Archéologie et la Direction Régionale

Extrait du dossier Bouclage de l'A86 à l'ouest



Les engagements d'ordre général

des Affaires Culturelles, préalablement à la réalisation des travaux sur différents sites concernés par le projet.

A l'occasion des travaux, toute découverte fortuite de vestiges présentant un caractère archéologique de sauvetage devra sans délai être déclarée au Service Régional de l'Archéologie, conformément à la législation en vigueur. Une information en ce sens sera donnée aux entreprises sous-traitantes.

● **Mesures relatives à la protection des espaces boisés**

Les emprises de chantier seront limitées au strict nécessaire afin de réduire les abattages d'arbres et seront réaménagées et replantées à l'issue des travaux.

L'organisation des chantiers aura notamment pour objectif de limiter les nuisances pour les promeneurs.

*LES ENGAGEMENTS
RELATIFS À
LA CONDUITE DES
TRAVAUX ET AU
DÉROULEMENT
DU CHANTIER,
EN PARTICULIER
EN MILIEU URBAIN,
REVÊTENT UNE
GRANDE IMPORTANCE
POUR LES RIVERAINS,
ET MÉRITENT UNE
EXPLICITATION CLAIR
ET PRÉCISE.*

9. Les engagements localisés

Extrait du dossier Bouclage de l'A86 à l'ouest



LA PRÉSENTATION **Les engagements relatifs aux différents points d'émergence**
 DES ENGAGEMENTS,
 MÊME DANS LEUR
 PRINCIPE, PEUT
 DONNER LIEU À UN
 "COUP DE LOUPE".

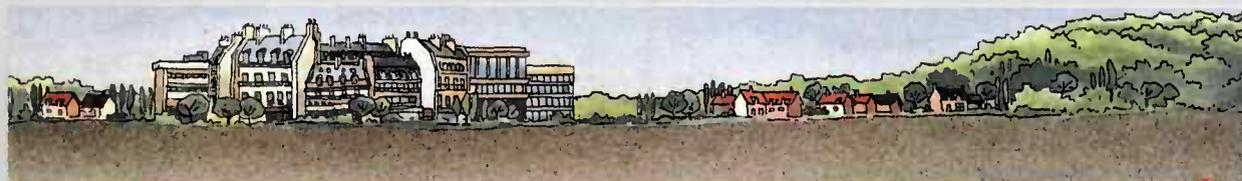
Le diffuseur de la RD 10



Le diffuseur de la RD 10 assure les échanges entre le tunnel Est de l'A 86 réservé aux voitures, vers et en provenance du Nord, et la RD 10, avenue de Paris.

Il se présente sous la forme de quatre trémies situées sur l'avenue de Paris à Versailles entre les pavillons de l'Octroi et la place Louis XIV.

Extrait du dossier Bouclage de l'A86 à l'ouest



Les engagements de l'État relatifs au diffuseur de la RD 10 sont :

- Les parois des trémies d'entrée ou de sortie seront traitées par des matériaux absorbant le bruit des véhicules.
- Les alignements d'arbres intérieurs,

seuls concernés par les travaux, seront replantés ou transplantés.

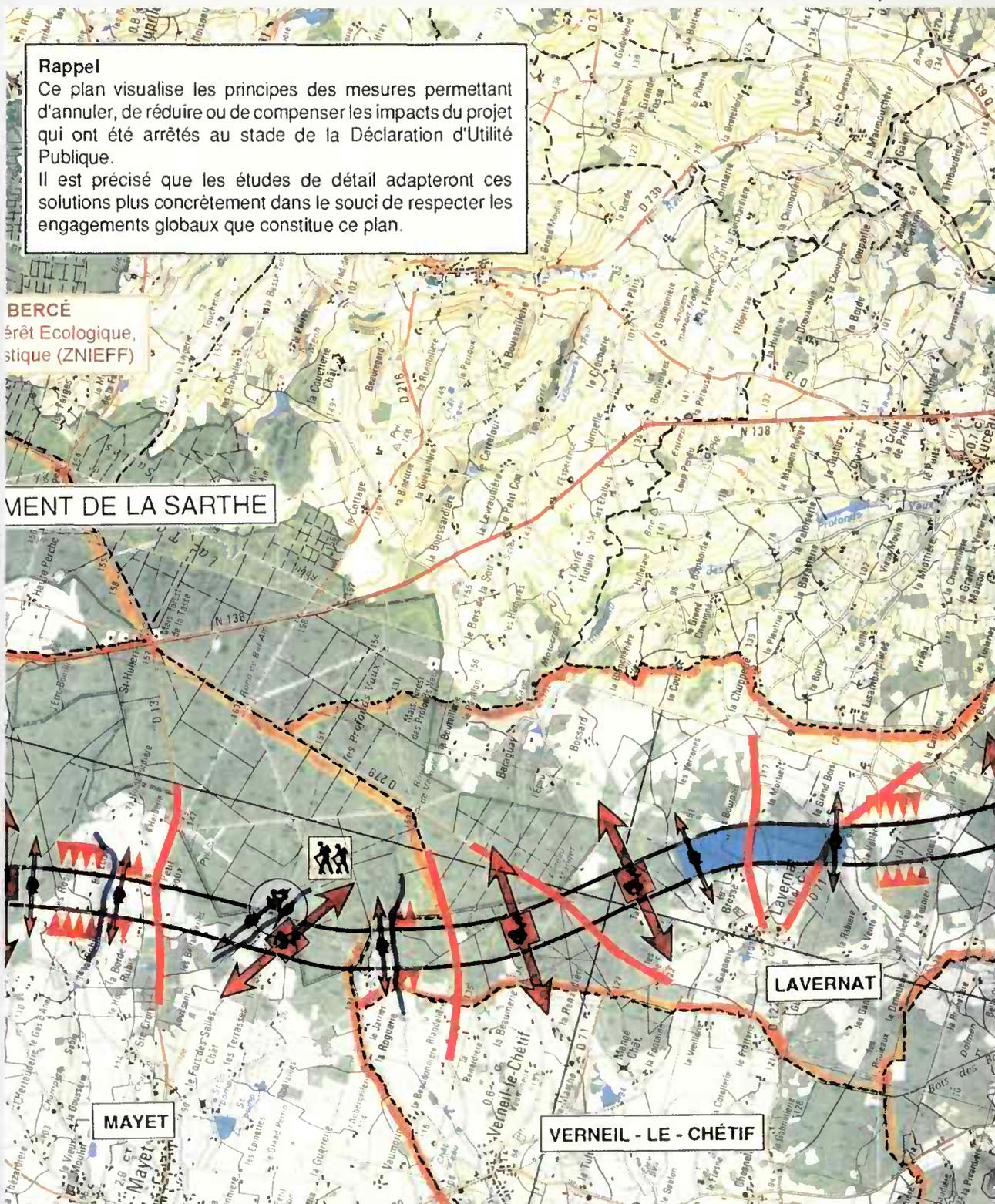
- L'aménagement architectural et paysager sera simple et fidèle à l'image actuelle de l'avenue.
- La circulation sur l'avenue de Paris sera maintenue pendant les travaux.

La réalisation du diffuseur de la RD 10 est différée et n'interviendra qu'après l'accord des services du ministère de la Culture et consultation des communes de Versailles et Viroflay.

POUR CHAQUE PARTIE DU PROJET POUR LAQUELLE L'ÉTAT A PRIS DES ENGAGEMENTS, CES DERNIERS DOIVENT ÊTRE LISTÉS DE FAÇON CLAIRE ET EXPLICITE. PAR EXEMPLE, ICI, LE CAS D'UN DIFFUSEUR.

Les engagements localisés (suite)

Extrait du dossier Autoroute A28 – Section Alençon – Tours



MAYET, LAVERNAT

Le passage en partie occidentale du massif forestier de Bercé nécessite une attention particulière.

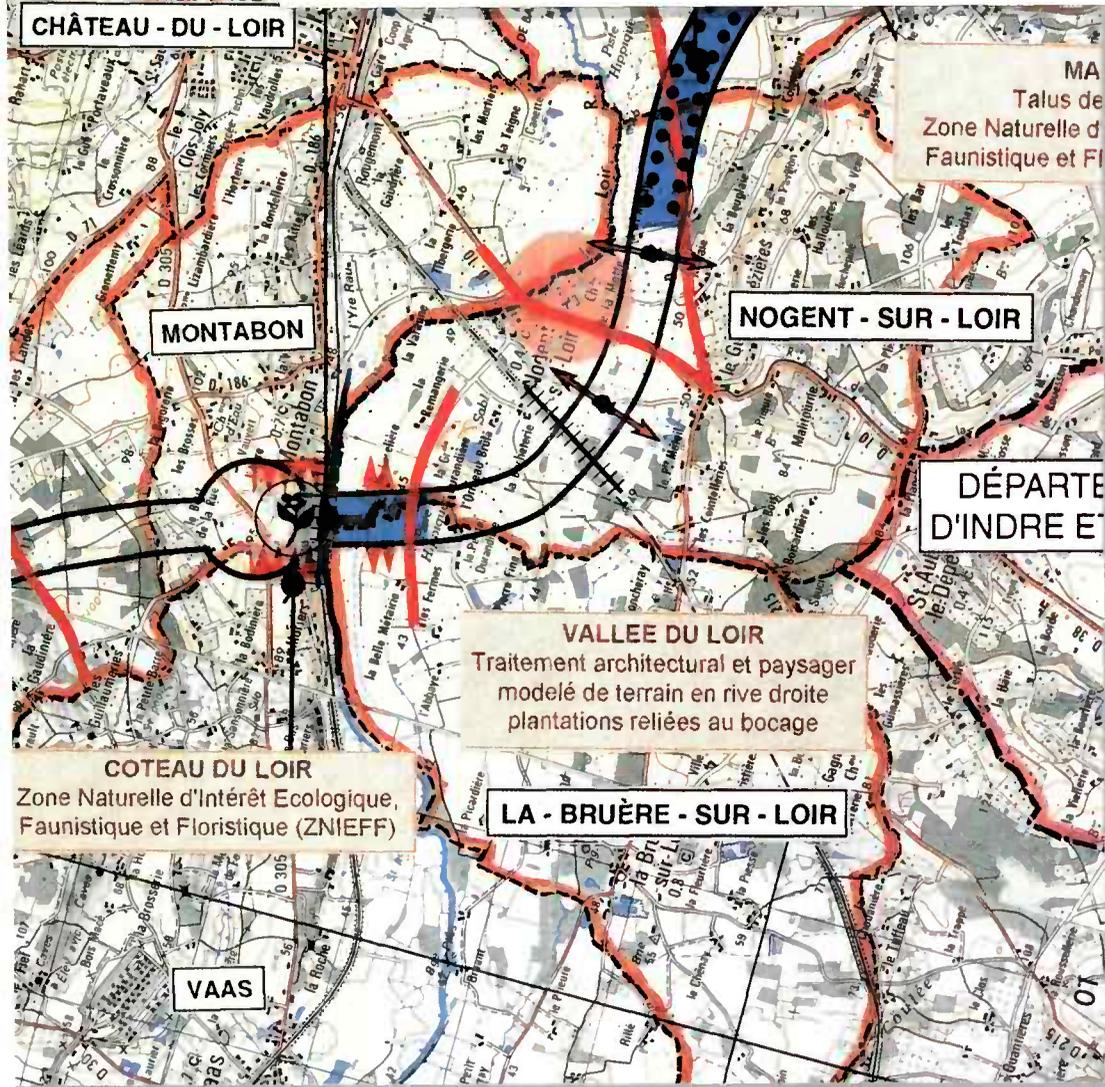
Les engagements du maître d'ouvrage sont les suivants :

- Rétablissement des cheminements de la faune sauvage.

En l'état actuel des investigations, six passages à grande faune paraîtraient utiles, dont trois assurant le maintien des déplacements des animaux avec les massifs forestiers des alentours. Trois passages assureront les déplacements dans le domaine vital des animaux (de la RN138 au Nord à la RD305 à MONTABON).

La mise au point détaillée de ces passages sera faite en concertation avec les organismes concernés.

- Préservation de la station botanique du vallon des Goistières à MAYET.



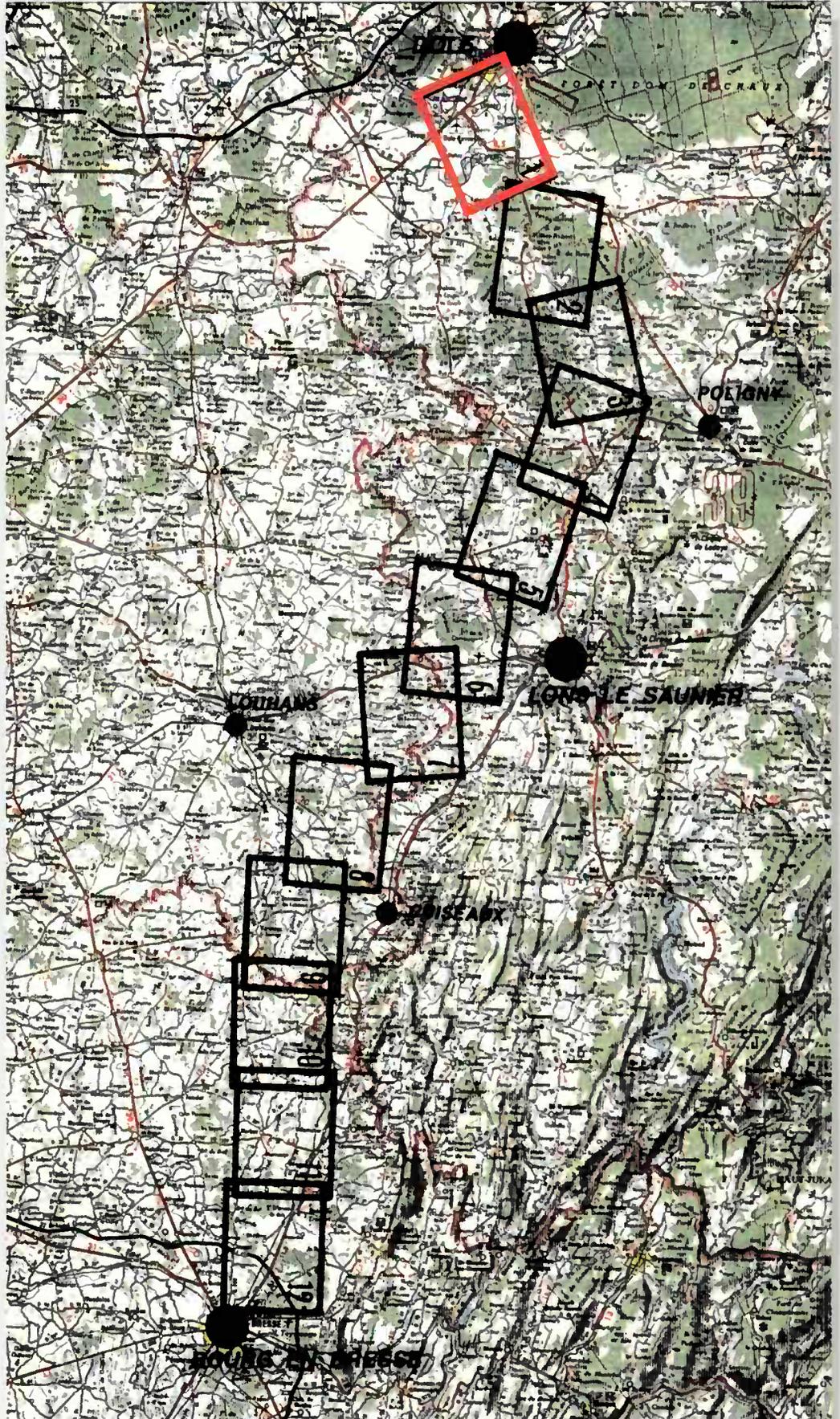
L'IMPORTANCE DES ENJEUX EN PRÉSENCE DANS CERTAINES ZONES PEUT CONDUIRE À UNE PRÉCISION PLUS GRANDE DANS L'ÉNONCÉ DES ENGAGEMENTS, SANS ALLER JUSQU'AU DIMENSIONNEMENT DES OUVRAGES. LE TEXTE ACCOMPAGNANT LA CARTE EST RÉDIGÉ COMME CI-DESSUS.

Les engagements localisés (suite)

PAGE DE DROITE :
EXEMPLE DE PLANCHE
ET DU TEXTE CORRESPONDANT.

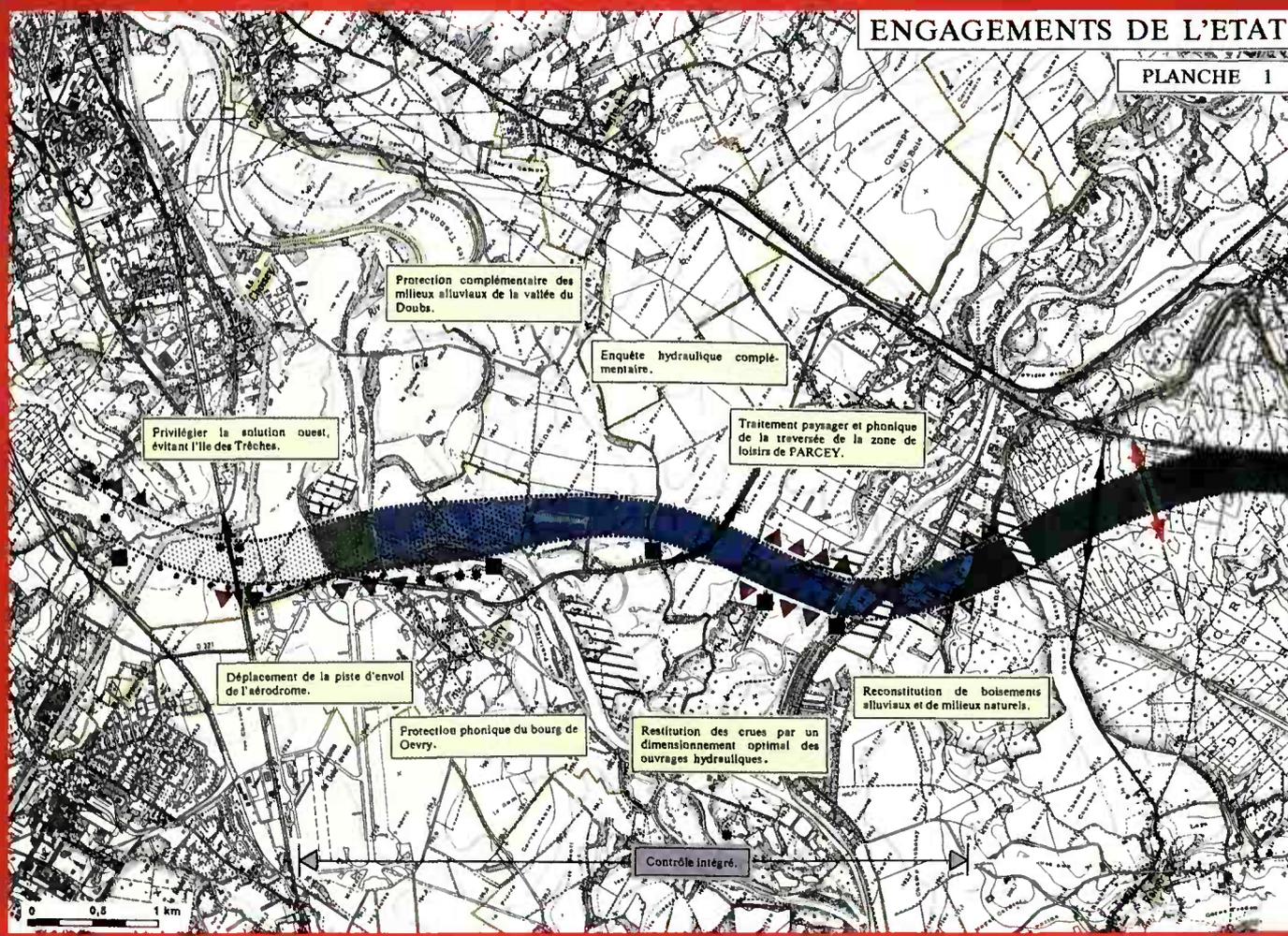
Extrait du dossier Autoroute A39 – Dôle – Bourg-en-Bresse

PLAN
D'ASSEMBLAGE
DES PLANCHES.



ENGAGEMENTS DE L'ETAT

PLANCHE 1



De DOLE à la Forêt de Rahon

L'eau**Les eaux de surface et souterraines**

Dans le secteur des Vallées du Doubs et de la Loue, le maître d'ouvrage établira son projet en conformité avec :

- la conclusion de la Commission d'Enquête qui estime que l'on ne peut pas prendre le risque, même mineur, de voir le niveau des crues s'élever à proximité de la construction de l'autoroute,
- le contenu de la notice ci-dessous -annexée au décret déclarant d'utilité publique l'autoroute-.

Notices

Salon les assurances données par l'administration sur la base des études hydrauliques, la réalisation de l'ouvrage ne provoquera pas, au franchissement du Doubs et de la Loue, d'aggravation prévisible de la situation préexistante dans les secteurs menacés par les crues. La construction de l'autoroute doit donc s'accompagner de la réalisation d'équipements d'une dimension et d'une longueur suffisante et d'une répartition appropriée pour atteindre ce résultat, notamment dans la commune de PARCEY et aux abords des fermes de la Plabère et du Moulin de l'Arcois.

Le maître d'ouvrage réactualisera les études définissant l'emplacement et la longueur des ouvrages de décharge. Le modèle mathématique qui a servi de base aux calculs sera réévalué en précisant les plus récentes constatations des niveaux de crue, faites sur les lieux par la population et la municipalité de PARCEY. La nouvelle étude hydraulique devra également définir l'intérêt d'un éventuel renforcement de la digue rive gauche du Doubs.

D'autre part, la traversée en remblais et viaducs de la plaine alluviale devra respecter les prescriptions suivantes :

- étanchéification de la plateforme de l'infrastructure et notamment du tablier de l'ouvrage au droit des secteurs les plus vulnérables,
- dispositifs anti-renversement de type giletiers béton, afin d'éviter le sortie de route des poids lourds,
- dispositif de traitement dimensionné et conçu de façon à minimiser tout risque de pollution accidentelle ou chronique du Doubs et de la Loue.

Les études et enquête au titre de la loi « eau » conduites dans ce secteur seront menées de concert avec celles relatives à l'hydrogéologie, afin de bien connaître les facteurs régissant des différents écoulements et de prendre en conséquence toutes les mesures constructives nécessaires pour ne pas aggraver les conséquences des crues, tant dans les secteurs traversés en remblai, qu'au niveau des ouvrages d'art, aussi bien lors du chantier que par la suite.

La faune - la flore

Il sera mis en place au stade de la phase d'avant projet autoroutier, un contrôle intégré portant sur le secteur vulnérable de la Vallée du Doubs et de la Vallée de la Loue. Les zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) et les zones d'intérêt communautaire pour les oiseaux (ZICO) concernées par le projet feront l'objet d'une étude de détail, conduits par le concessionnaire avec des spécialistes des milieux naturels, afin de définir exactement le niveau local de contrainte et les mesures de protection à prendre. L'Etat arrêtera alors les dispositions juridiques propres à assurer leur conservation à long terme, dont le financement (études, acquisitions, etc.) pourra être pris en charge par la société concessionnaire au titre des mesures compensatoires (arrêté de biotope, réserves naturelles, ...). La traversée du massif forestier de Rahon sera sur sa plus grande longueur assurée en déblai lorsque cette disposition s'avère techniquement possible, afin de minimiser les perturbations apportées par l'infrastructure et de faciliter la reconstitution de véritables corridors naturels par des passages supérieurs implantés au niveau du terrain naturel et suffisamment dimensionnés.

Mesures compensatoires :

- mesures à l'initiative du Maître d'ouvrage :
 - acquisition de terrains en bordure du Doubs,
 - reconstitution de frayères sur le Doubs,
 - réaménagement écologique d'une partie significative de chaque site d'emprunts de matériaux ;

- mesures auxquelles le concessionnaire apportera sa participation financière :
 - étude de protections réglementaires : milieu alluvial du Doubs.

Les forêts

Les boisements compensatoires concerneront notamment le Bois de la Manche et la Forêt de Rahon. Certains secteurs à reboiser figurent à titre indicatif sur les cartes. Leur localisation définitive sera fonction des opportunités d'acquisitions.

L'aménagement - l'urbanisme

Outre les mesures générales concernant les rétablissements des communications, les équipements et réseaux divers, l'atténuation des impacts de proximité, l'indemnisation (voir mesures générales), les mesures locales complémentaires suivantes seront mises en œuvre :

L'aérodrome de DOLE - TAVAUX

La piste de l'aérodrome de DOLE - TAVAUX sera déplacée. Cette mesure permettra d'éviter le passage de l'autoroute sur le secteur écologiquement sensible de l'île des Trêches et d'autoriser la reconstitution du potentiel aérien de cet aérodrome en le rendant compatible avec le passage de l'autoroute A 39 et la proximité de la R.N.5.

Le Golf de PARCEY et la zone de loisirs

L'autoroute traverse en remblais la Vallée de la Loue à proximité du Golf de PARCEY et d'une zone de loisirs partiellement aménagée. Des études complémentaires détaillées viseront à définir au mieux les caractéristiques de l'infrastructure (tracé en plan, profil en long et en travers) et à définir un traitement paysager permettant une intégration optimale du projet. La société concessionnaire participera d'autre part aux réflexions conduites par les collectivités locales pour réorienter éventuellement la zone de loisirs initialement prévue.

Le bruit

L'acquisition préférentielle des habitations les plus exposées au bruit (CHOISEY 4 GEVRY) permettra d'écarter le tracé de l'autoroute d'autres unités d'habitations. Il sera alors proposé aux propriétaires les plus directement concernés le rachat de leur habitation. Le Maître d'ouvrage traitera avec une attention toute particulière le passage au droit des secteurs sensibles tels que le site de Parthey (CHOISEY), le bourg de GEVRY et le Golf de Parcey.

Le paysage**Entrée de DOLE**

L'artificialisation forte de l'entrée de DOLE sera atténuée par des plantations d'envergure. L'impact sur le site de Parthey sera atténué par la limitation de la hauteur du remblai et des plantations masquant l'infrastructure.

Vallées du Doubs et de la Loue

L'atténuation aux bords du Doubs et de la Loue sera atténuée par la limitation des enrochements et la reconstitution des berges et des milieux alluviaux. Le bourg, le golf et le camping de PARCEY seront protégés visuellement par un ensemble de modèles de terrains et de plantations denses et continues. Les ouvrages d'art franchissant le Doubs et la Loue feront l'objet d'une recherche architecturale particulière.

Les grandes zones de cultures

L'aménagement comprendra essentiellement des plantations d'arbres d'alignement ou ponctuellement de bosquets sur les parcelles délaissées. Les talus de remblai seront végétalisés de manière à passer inaperçus dans le paysage. La plantation d'arbres ou d'arbustes sur ces talus sera limitée aux sections situées à proximité des massifs forestiers ou bosquets existants. Les plantations seront constituées d'arbres ou d'arbustes d'espèces locales.

Les engagements localisés (suite)

Extrait du dossier RN106 – Section Alès – Boucoiran

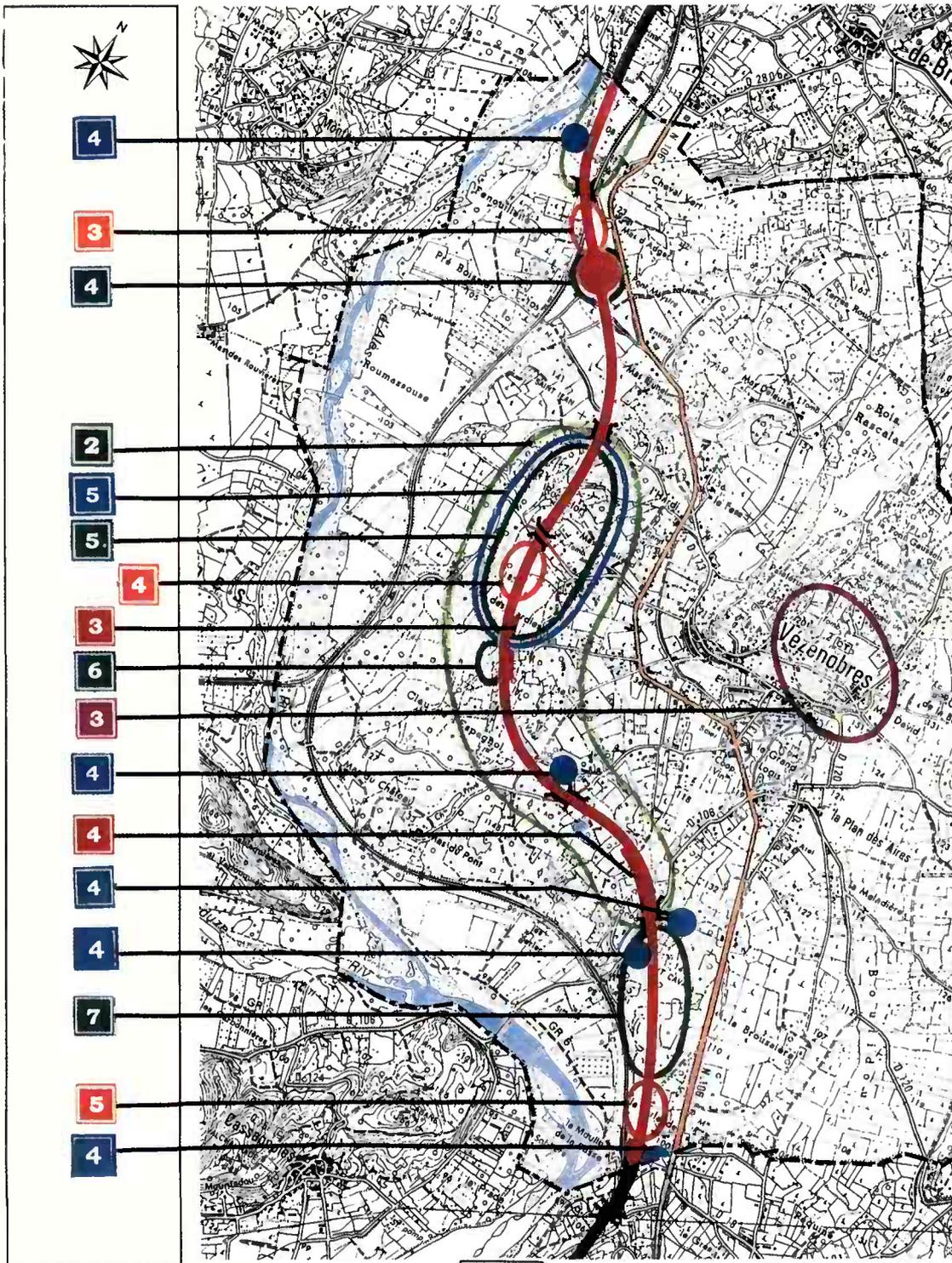
PRÉSENTATION
DES ENGAGEMENTS
PAR COMMUNES
AVEC CARTES ET
COMMENTAIRES
EN VIS-À-VIS,
CE QUI FACILITE
LA COMPRÉHENSION
PAR LE PUBLIC.

| N° | LOCALISATION | ENGAGEMENT DE L'ETAT |
|----|--|--|
| 4 | Protection des usages de l'eau contre les pollutions accidentelles et chroniques | • Bassin de stockage - décantation des écoulements issus de la plate-forme routière. |
| 3 | La Font Brunel | • Organisation de sondages de reconnaissance de sites potentiels de l'époque romaine. |
| 4 | Echangeur de Vézenobres | • Aménagement en espace vert avec matérialisation d'une empreinte humaine (future zone d'activités). |
| 2 | Traversée d'un site boisé | • Aménagement d'une nouvelle lisière de boisement. • Protection des peuplements pendant les travaux. • Etude spécifique des espèces choisies pour la végétalisation des talus après travaux. |
| 5 | Déblai en terrain calcaire karstifié | • Protection des eaux souterraines par collecte séparée des eaux issues du bassin versant. • Récupération des eaux de la plate-forme routière pour dépollution avant rejet. |
| 5 | Contournement du village perché de Vézenobres | • Aménagement des zones de vues réciproques route express/village. • Mesures spécifiques de sculpture des déblais. |
| 4 | La Cabane | • Organisation de sondages de reconnaissance de sites potentiels de l'époque romaine. |
| 3 | Habitations du Mas des Gardies | • Protections acoustiques à la source (merlon). |
| 6 | Collines boisées | • Appareillages de pierres à valoriser dans le paysage. |
| 3 | Insertion dans le tissu économique local de Vézenobres | • Aide aux collectivités locales pour procéder aux réflexions et démarches souhaitables. |
| 4 | Camping du Cocody | • Protections acoustiques à la source. |
| 7 | Le Mont Cavala et son aire de repos | • Mesures spécifiques de géomorphologie. |
| 5 | La Baraquette | • Organisation de sondages de reconnaissance d'une construction ancienne. |

ECHELLE : 1/25 000

0 500 m

VEZENOBRES



Inter Etudes Aménagement

59

RN 106 Alès-Boucoiran Engagement de l'Etat

1 Exemple de contenu d'un dépliant ou affiche

**LA DÉVIATION DE
A... B... C...
est déclarée d'utilité publique.**

L'ÉTAT S'ENGAGE SUR VOTRE ENVIRONNEMENT

Le projet de déviation de la route nationale n° ... au droit des agglomérations de A... B... et C... vient d'être déclaré d'utilité publique¹.

¹ Décret n°... du... publié au *Journal Officiel* du...

À cette occasion, l'État prend des engagements pour assurer une bonne insertion de cette déviation dans votre environnement.

Le Dossier des Engagements de l'État est à votre disposition :

- dans les mairies A, B et C,
- à la Subdivision de l'Équipement de... (adresse),
- au siège de la DDE (adresse),
- à la Sous-Préfecture de...,
- à la Préfecture de..., Service...,

N'hésitez pas à le consulter.

Quelques rappels :

Les premières études ont été lancées en... et se sont poursuivies jusqu'en... en concertation avec... X variantes ont été étudiées et comparées.

Le principe de tracé a été approuvé par décision du Ministre de l'Équipement en date du...

Vous avez pu faire part de vos observations sur ce tracé de base au cours de l'enquête publique qui s'est déroulée du... au...

Parallèlement, le Ministre de l'Équipement a consulté les autres administrations (Environnement, Agriculture et Forêt, Défense, Culture,...) puis a sollicité l'avis du Conseil d'État.

C'est en tenant compte des remarques ainsi recueillies que le projet a été déclaré d'utilité publique et qu'ont été définies les

dispositions que l'État s'engage à mettre en œuvre pour améliorer l'insertion de cette déviation dans votre environnement.

Ces dispositions concernent en particulier :

- la réduction du bruit,
- la protection de la rivière...,
- le rétablissement des circulations agricoles,
- l'intégration au paysage,
- la réduction des nuisances de chantier,
- ...

Et maintenant :

Le projet n'est évidemment pas encore arrêté dans tous ses détails.

C'est la Direction Départementale de l'Équipement, Subdivision Études et Travaux Neufs, (adresse et numéro de téléphone), qui est chargée de mener les études puis de diriger les travaux.

Elle le fera sur la base des engagements qui figurent au dossier et en étroite concertation avec vous, vos élus et les administrations compétentes.

De plus, le préfet a décidé de mettre en place un Comité de Suivi pour s'assurer que ces engagements seront bien tenus.

Demain, le contrôle :

Encore un an d'études, deux ans de travaux, la déviation pourrait être mise en service vers...

À cette occasion, un dernier contrôle sera effectué. Les résultats de ce contrôle seront, à leur tour, rendus publics. Si nécessaire, des améliorations seront apportées.

S'engager et publier les résultats, c'est notre sens du service public.

— Direction Départementale de l'Équipement

2 Références juridiques et réglementaires applicables au dossier des engagements de l'État

Extrait du *Bulletin officiel* n° 36 du 10 janvier 1993

Extrait du *Bulletin officiel* n° 19 du 20 juillet 1994

Circulaire n°92-71 du 15 décembre 1992 relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures.

NOR : EQUJ 9210176C

[...]

A l'issue du processus débouchant sur l'acte déclaratif d'utilité publique, une liste des engagements de l'État en matière d'insertion économique et sociale et de protection des espaces concernés sera rendue publique afin d'en permettre le suivi.

[...]

IV. – AFFICHER LES ENGAGEMENTS DE L'ÉTAT ET SUIVRE LEUR MISE EN ŒUVRE

A partir des observations recueillies pendant l'enquête publique et des avis exprimés par la commission d'enquête et le Conseil d'État, des modifications, parfois importantes, sont décidées pour améliorer le projet et son insertion (environnement, aménagement du territoire, développement local...) dans les territoires concernés. Ces modifications ainsi que les principales dispositions en matière d'insertion déjà prévues par le projet soumis à l'enquête seront rendues publiques en même temps que l'acte déclaratif d'utilité publique, permettant ainsi une meilleure information des citoyens et un suivi de engagements de l'État.

Chaque préfet intéressé constituera, avec les responsables locaux concernés (élus, forces sociales, économiques, associations locales), un comité de suivi de la mise en œuvre des engagements de l'État. Le maître d'ouvrage rapportera régulièrement devant ce comité.

Le préfet pourra faire appel à des experts pour évaluer les propositions du maître d'ouvrage, voire les compléter.

Un bilan économique, social et environnemental de l'infrastructure sera établi par le maître d'ouvrage et présenté au comité de suivi des engagements de l'État réuni par le préfet entre trois ans et cinq ans après la mise en service de l'infrastructure.

Un bilan intermédiaire sera présenté un an après la mise en service.

Le Ministre de l'Équipement,
du Logement et des Transports

JEAN-LOUIS BIANCO

Circulaire n°94-56 du 5 mai 1994 définissant les modalités d'élaboration, d'instruction et d'approbation des opérations d'investissements sur le réseau routier national non concédé.

NOR : EQUJ 9410101C

[...]

Pour tous les projets et lors de la publication de la déclaration d'utilité publique (décret ou arrêté), un dossier des engagements de l'État sera établi et mis à la disposition du public.

L'inspecteur général spécialisé dans le domaine routier (I.G.R.) et, si nécessaire, l'inspecteur général spécialisé dans le domaine des ouvrages d'art (I.G.O.A.) assurent pour le compte du maître d'ouvrage le contrôle extérieur de qualité, avec le concours des services techniques spécialisés. Ce contrôle comprend la vérification du respect de la commande, y compris le respect des instructions techniques, normes et règles de l'art. Il est effectué à la fin de chaque phase d'études sur la base du dossier complet remis par le maître d'œuvre en vue de son approbation.

[...]

Pour le Ministre et par délégation,
le directeur des Routes,

CHRISTIAN LEYRIT

Extrait du *Bulletin officiel* n° 11 du 30 avril 1996

Circulaire n° 96-21 du 11 mars 1996 relative à la prise en compte de l'environnement et du paysage dans les projets routiers.

NOR : EOUR 9610047C

[...]

Dossier des engagements de l'État

L'examen détaillé des conclusions de l'instruction mixte, ainsi que la synthèse des observations recueillies pendant l'enquête publique et des avis exprimés par la commission d'enquête et éventuellement par le conseil d'État, conduisent généralement à retenir plusieurs modifications et améliorations du projet initial.

Ces modifications complètent les mesures présentées à l'enquête publique. L'ensemble de ces dispositions constitue, pour tous les projets routiers, le dossier des engagements de l'État : celui-ci doit être diffusé parallèlement à l'acte déclaratif d'utilité publique, dans le but d'assurer une meilleure information des citoyens. Le préfet met ensuite en place un comité de suivi des engagements de l'État associant l'ensemble des partenaires concernés.

[...]

Pour le Ministre et par délégation,
le directeur des Routes,

CHRISTIAN LEYRIT

Instruction annexée à la circulaire du 11 mars 1996 : prise en compte de l'environnement et du paysage dans les projets routiers.

[...]

3. Le dossier des engagements de l'État

La mise à disposition du public du dossier des engagements de l'État, au moment de la publication de l'acte déclaratif d'utilité publique, a pour objet :

- d'informer les différents acteurs concernés, y compris le public des suites données aux observations et suggestions recueillies au cours des procédures d'enquête;
- de servir de référence à la mise au point du projet et de diverses dispositions destinées à maîtriser les effets de l'opération sur l'environnement, à ce titre il conditionne la poursuite du processus;
- de servir de référence pour les contrôles de conformité et bilan après mise en service.

Ce dossier est établi sous la responsabilité du maître d'ouvrage de l'étude d'A.P.S. et s'applique à tous les projets faisant l'objet d'une enquête publique. Il est approuvé par le directeur des routes lorsque la D.U.P. est de compétence ministérielle, par le préfet dans les autres cas.

[...]

Notes

Conception graphique : Parallèle (01 47 72 35 15)
Impression : SPPi
Coordination : Service Communication du CSTR (SETRA)

Crédits photos de couverture :
Pictor International ; Direction des Eaux / A. Bèrenghier (Vladuc de Nantes) ;
Office National des Forêts / J.-P. Chasseau

Ce document est propriété de l'Administration ; il ne pourra être utilisé ou reproduit,
même partiellement, sans l'autorisation du SETRA ou du CERTU.

© 1996 SETRA - Dépôt légal août 1996 - ISBN 2-11-085794-3

Page laissée blanche intentionnellement

Ce guide fait partie d'un ensemble de publications destinées à préciser et faciliter l'application du décret du 25 février 1993 sur les études d'impact, ainsi que de la circulaire et de l'instruction du 11 mars 1996 relatives à la prise en compte de l'environnement et du paysage pour ce qui concerne le réseau routier national.

Il traite du contenu et de la forme du dossier des engagements de l'État prévu par différents textes (circulaires des 15 décembre 1992 relative aux grands projets d'infrastructures, 5 mai 1994 relative au projets routiers du réseau national non concédé, 11 mars 1996 relative à la prise en compte de l'environnement et du paysage sur le réseau national).

Tirant les enseignements des premières expériences, il précise les objectifs, le contenu, la diffusion de ce dossier et comporte un certain nombre d'exemples annotés susceptibles de faciliter la tâche des responsables de projets et des rédacteurs.



Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme
Direction des Routes



Ce document est disponible :

au bureau de vente des publications du SETRA (Réf. B 9662/2)
46, avenue Aristide Briand – BP 100 – 92223 Bagneux cedex – France
Téléphone : 01 46 11 31 53 et 01 46 11 31 55 – Télécopie : 01 46 11 33 55

au bureau de vente du CERTU
9, rue Juliette Récamier – 69456 Lyon cedex – France
Téléphone : 04 72 74 59 59

Prix de vente : 180 F