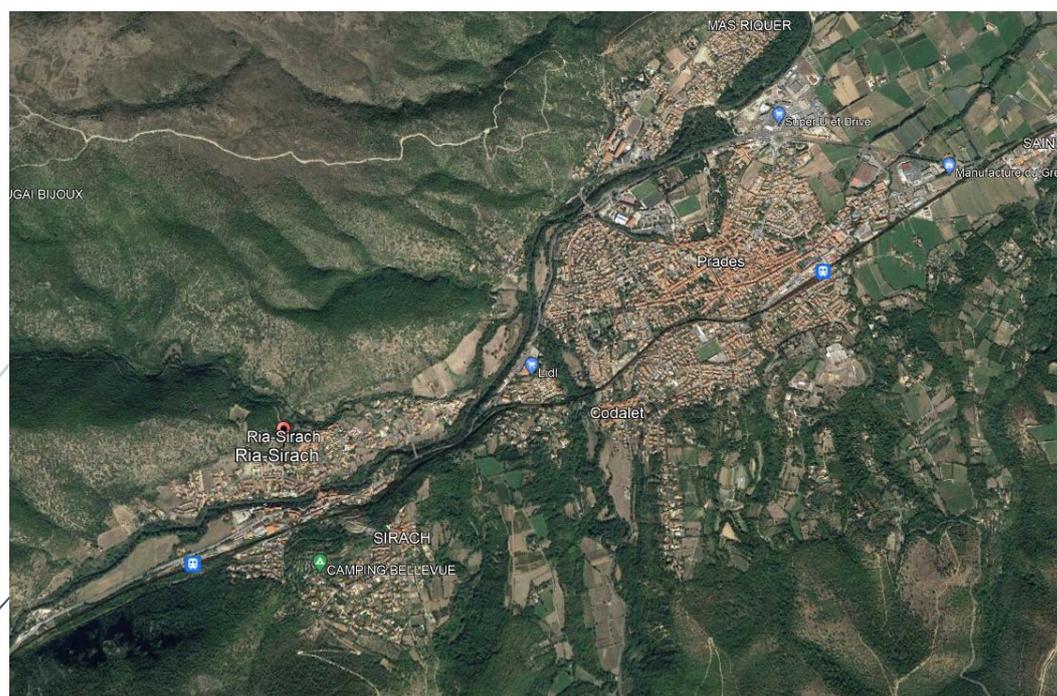


02/01/2024

**RAPPORT D'ENQUETE
PUBLIQUE**

Enquête parcellaire conjointe et préalable à la
déclaration d'utilité publique (DUP) du projet
d'aménagement de la RN 116 dans sa
traversée de RIA SIRACH



le Commissaire enquêteur
Christian COLL

Christian COLL
Chevalier des Palmes Académiques
COMMISSAIRE ENQUETEUR

1. TABLE DES MATIERES

I - GENERALITES.....	5
Cadre général du projet.....	5
Cadre de l'enquête.....	6
Objet de l'enquête.....	6
Cadre juridique.....	8
Présentation du projet.....	10
Rappel des principales étapes de l'opération.....	10
Les objectifs de l'aménagement dans la traversée de RIA-SIRACH.....	10
Les caractéristiques actuelles de la RN116 dans la traversée de Ria-Sirach.....	11
Caractéristiques les plus importantes de l'opération.....	14
Décision pouvant être adoptée à l'issue de l'enquête publique.....	15
Liste des pièces présentes dans le dossier.....	15
1 – TOME 1 : Dossier d'Enquête Publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (ANNEXE 1 – Seulement la page de garde vu le volume du dossier).....	16
1a – Informations juridiques et administratives.....	16
1b – Notice explicative.....	16
1c – Plan de situation.....	16
1d – Plan général des travaux.....	16
1e – Estimation des dépenses.....	16
1f – Annexes (Avis du Domaine – Décision de l'autorité environnementale – Bilan de la concertation publique).....	16
2 – TOME 2 : Dossier d'Enquête Parcellaire (ANNEXE 2 – Seulement la page de garde vu le volume du dossier).....	16
2a – Objet du dossier.....	16
2b – Demandeur.....	16
2c – Présentation du projet.....	16
2d – Constitution du dossier soumis à l'enquête.....	16
2e – Conditions de réalisation de l'enquête parcellaire.....	16
2f – Etat des lieux de la propriété foncière.....	16
2g – La nécessité de recourir à l'expropriation.....	16
2h – Conclusion.....	16
3 – Mise à la disposition du dossier d'enquête au public.....	16
II - ORGANISATION DE L'ENQUETE.....	16
Désignation du commissaire enquêteur (ANNEXE 3).....	16

Durée de l'enquête	17
Visite des lieux et réunions avec le porteur de projet	17
Indication des mesures de publicité	17
1 – Par voie d'annonces légales – Article R.123-11 du CE (cf. ANNEXE 7).....	18
2 – Par voie d'affichage (cf. ANNEXE 8)	18
3 – Par voie électronique – Article R.123-11 du CE (cf. ANNEXE 9).....	18
4 – Par notification à tous les propriétaires concernés – Article 8 de l'Arrêté.....	18
Opérations préalables à l'ouverture de l'enquête	18
III - DEROULEMENT DE L'ENQUETE	19
Suivi du déroulement de l'enquête	19
Mise à disposition du dossier et du registre (article 3 de l'arrêté) et observations du public.....	19
Permanences réalisées	20
Public reçu pendant les permanences	21
Comptabilisation des observations.....	21
Climat de l'enquête.....	21
Clôture de l'enquête	21
Analyse des observations	21

I - GENERALITES

Cadre général du projet

La commune de Ria-Sirach est située dans le département des Pyrénées-Orientales en région Occitanie.

La commune de Ria-Sirach est située dans la vallée de la Têt en Conflent, juste après Prades sur la route nationale 116 en direction de l'Andorre.

La Route Nationale 116, longue d'une centaine de kilomètres relie l'agglomération perpignanaise à Bourg-Madame près de la frontière franco-espagnole.

L'Etat vise à améliorer les conditions de circulation de cet axe routier tout en assurant un désenclavement des territoires traversés.

Les aménagements se composent de différentes opérations réparties sur deux tronçons :

- La section entre Ile sur Têt et Prades
- La section entre Prades et Andorre.

Pour la section entre Prades et Andorre, les objectifs du recherché sont :

- Améliorer la sécurité routière de la traversée de 3 villages (dont la traversée de Ria-Sirach) pour les riverains et pour les usagers de l'infrastructure ;
- Réduire les nuisances et améliorer le cadre de vie des habitants ;
- Fiabiliser les temps de parcours sur l'itinéraire.

Dans ce cadre, le réaménagement de la géométrie de la route en traversée de la commune de Ria-Sirach a été retenu comme l'une des opérations prioritaires.



Cadre de l'enquête

- L'absence d'incidences environnementales significatives

Le projet d'aménagement de la RN116 à Ria-Sirach ne constitue pas une opération susceptible d'affecter l'environnement. En effet, s'agissant d'un aménagement routier ponctuel de sécurité, le projet a fait l'objet d'un examen au cas par cas par l'autorité environnementale, déposé le 11 avril 2023.

Dans sa décision n° F-076-23-C-0071 du 26 avril 2023 (cf annexe 2), l'autorité environnementale a exempté d'évaluation environnementale le projet d'aménagement, sous réserve de la prise en compte des améliorations précisées dans sa décision (traitement des eaux pluviales avant rejet).

- L'absence de maîtrise foncière

L'Etat, maître d'ouvrage du projet, ne dispose pas de l'intégralité du foncier nécessaire à la réalisation du projet ; le recours à l'expropriation pourrait ainsi s'avérer nécessaire, ce qui n'est possible que si le projet est déclaré d'utilité publique (article L110-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique).

Objet de l'enquête

L'enquête publique est préalable :

- à la déclaration d'utilité publique (DUP) des travaux nécessaires à l'aménagement de la RN116 dans la traversée de Ria-Sirach,
- à l'enquête parcellaire.

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique est régie par l'article L.110-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et les articles suivants.

Selon l'article R131-14 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, « lorsque l'expropriant est en mesure, avant la déclaration d'utilité publique, de déterminer les parcelles à exproprier et de dresser le plan parcellaire ainsi que la liste des propriétaires, l'enquête parcellaire peut être faite en même temps que l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique ». Par conséquent, la présente enquête publique porte à la fois sur la demande de déclaration d'utilité publique et sur l'enquête parcellaire qui en est sa conséquence.

Le projet étant réduit, il n'est soumis à aucune autre procédure (demande d'autorisation environnementale unique par exemple).

⇒ **Concernant la Déclaration d'Utilité Publique valant déclaration de projet**

Le projet sera déclaré d'utilité publique par arrêté du Préfet des Pyrénées Orientales au plus tard un an après la clôture de l'enquête préalable et publiée au recueil des actes administratifs. En cas de contestation, l'acte déclaratif pourra faire l'objet d'un

recours contentieux devant le Tribunal Administratif dans le délai de deux mois à compter de sa publication au dit recueil.

Les éventuelles expropriations étant poursuivies au bénéfice de l'Etat, la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) tient lieu de déclaration de projet comme le prévoit l'article L. 122-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Elle mentionne l'objet du projet tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête publique et comporte les motifs et considérations qui justifient son caractère d'utilité publique. Elle prend en considération le résultat de la consultation du public via l'enquête publique. Elle indique, le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique.

L'acte déclarant l'utilité publique précise le délai accordé pour réaliser l'expropriation, qui sera de cinq ans.

⇒ **Concernant l'Enquête parcellaire**

Les acquisitions foncières seront effectuées par l'Etat.

Indépendamment des accords amiables qui pourront être passés pour la cession des parcelles, la procédure d'expropriation sera conduite conformément au Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, après la procédure d'enquête parcellaire.

Le projet concerne des parcelles cadastrales publiques et privées. Afin d'assurer la maîtrise foncière, des acquisitions sont nécessaires. Dans le cas où la voie amiable ne pourrait aboutir, ces acquisitions seront réalisées par recours à la voie de l'expropriation sur le fondement de l'utilité publique du projet.

L'enquête parcellaire qui vise à définir exactement les terrains nécessaires à l'exécution des travaux et à appeler leurs propriétaires à faire valoir leurs droits.

A l'issue de l'enquête, le Préfet d'Occitanie prendra un arrêté déclarant cessibles les parcelles ou parties de parcelles nécessaires au projet (article R.132-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique).

A défaut d'accord amiable avec les propriétaires concernés, la procédure judiciaire d'expropriation sera menée conformément au Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Dans ce cas, c'est au juge de l'expropriation qu'il reviendra de prendre une ordonnance d'expropriation et de fixer les montants des indemnités à verser aux propriétaires.

L'ordonnance d'expropriation acte le transfert de propriété à l'Etat.



Cadre juridique

Textes régissant l'enquête publique préalable à la DUP

Le projet a été analysé selon la législation française et notamment vis-à-vis des codes de l'environnement et du patrimoine.

S'agissant d'aménagements relatifs à une infrastructure routière et au regard du contexte environnemental du projet, certains textes spécifiques ont également été vérifiés. Il s'agit des textes suivants :

* Textes relatifs à la protection de la nature

- le code de l'environnement et notamment ses articles :
 - L. 210-1 et suivants (relatifs à la protection de l'eau et des milieux aquatiques),
 - L. 300-1 et suivants (relatifs aux espaces naturels),
 - L. 341-1 et suivants (relatifs aux monuments naturels et sites de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque),
 - L. 411-1 et suivants (relatifs au patrimoine naturel),
 - R. 211-108 (relatif à la définition des zones humides)
- la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976, partiellement abrogée et codifiée, relative à la protection de la nature,
- la loi modifiée n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, modifiant le code rural, le code de l'urbanisme, le code des collectivités territoriales, et partiellement codifiée au code de l'environnement,
- la Loi n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages,
- la loi n°2019-773 du 24 juillet 2019 portant création de l'Office français de la biodiversité, modifiant les missions des fédérations des chasseurs et renforçant la police de l'environnement,
- les arrêtés régionaux et nationaux fixant les listes d'espèces animales ou végétales protégées.

* Textes relatifs à la protection du patrimoine et aux paysages

- le code du patrimoine et notamment ses articles :
 - L. 521-1 et suivants (relatifs à l'archéologie préventive),
 - L. 531-14 et suivants (relatifs aux découvertes fortuites),
 - L. 611-1 et suivants (relatifs aux monuments historiques, sites patrimoniaux remarquables et qualité architecturale),

- le code de l'environnement et notamment ses articles :

- L. 341-1 et suivants (relatifs aux monuments naturels et sites de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque),

- L. 350-1 et suivants (relatifs aux paysages).

*** Textes relatifs à l'eau**

- le code de l'environnement et notamment ses articles :

- L. 210-1 et suivants (relatifs à la protection de l'eau et des milieux aquatiques),

- L. 211-1 et R. 211-1 et suivants (relatifs à la gestion équilibrée et durable de la ressource en eau).

- Le décret n°2020-828 du 30 juin 2020 modifiant la nomenclature et la procédure en matière de police de l'eau.

*** Textes relatifs à la pollution de l'air et à la protection de la santé**

- le code de l'environnement et notamment ses articles L. 220-1 et suivants (relatifs à l'air),

- la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, et notamment son article 19 complétant le contenu des études d'impact des projets d'aménagement,

- la circulaire n° 2000-61 du 3 février 2000 relative au guide de lecture et d'analyse du volet sanitaire des études d'impact,

- le décret n° 2002-213 du 15 février 2002 portant transposition des directives 1999/30/CE du Conseil du 22 avril 1999 et 2000/69/CE du Parlement Européen et du Conseil du 16 novembre 2000 et modifiant le décret n° 98-360 du 6 mai 1998 relatif à la surveillance de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé et sur l'environnement, aux objectifs de qualité de l'air, aux seuils d'alerte et aux valeurs limites,

- le décret n°2003-1085 du 12 novembre 2003 portant transposition de la directive 2002/3/CE du Parlement Européen et du Conseil du 12 février 2002 et modifiant également le décret n° 98- 360 du 6 mai 1998,

- la circulaire interministérielle DGS/SD 7 B n° 2005-273 du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières,

- Note technique du 22 février 2019 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières.

*** Textes relatifs aux procédures d'enquêtes publiques préalables à la DUP**

- le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et notamment ses articles R. 112-4 et suivants relatifs au contenu du dossier d'enquête publique,
- la circulaire du Premier ministre du 5 octobre 2004 relative à la concertation applicable aux projets de travaux d'aménagement et d'ouvrages de l'État et des collectivités territoriales pour ce qui concerne la concertation inter-administrative,
- le décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements,
- le décret n°2016-519 du 28 avril 2016 portant réforme de l'autorité environnementale,
- l'ordonnance n°2016-1058 du 3 août 2016 et le décret n° 2016-1110 du 11 août 2016 relatifs à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes,
- l'ordonnance n°2016-1060 du 3 août 2016 et le décret n° 2017-626 du 25 avril 2017 relatif aux procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement et modifiant diverses dispositions relatives à l'évaluation environnementale de certains projets, plans et programmes,
- Décret n°2020-844 du 3 juillet 2020 relatif à l'autorité environnementale et à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas.

Présentation du projet

Rappel des principales étapes de l'opération

Le projet avant l'enquête

La concertation publique pour l'aménagement de la traversée Ria-Sirach s'est tenue du 19 novembre au 22 décembre 2021. Les modalités de la concertation publique ont été définies sous l'égide du sous-préfet de Prades, en concertation étroite avec le maire de Ria-Sirach. La concertation s'est déroulée de la manière suivante :

- une présentation en conseil municipal le 26 novembre 2021,
- une information du public par voie d'affichage et parution dans la presse, le dossier étant consultable en mairie et sur internet,
- un courrier adressé aux habitants des maisons directement concernées,
- une permanence de la DREAL sur place le 30 novembre.

Les objectifs de l'aménagement dans la traversée de RIA-SIRACH

Le projet d'aménagement doit permettre d'améliorer et sécuriser les conditions de traversée du village de Ria-Sirach au bénéfice des usagers et des riverains.

Il est donc prévu :

- la création d'un barreau neuf de la RN116 au sud du front bâti permettant le report du trafic routier en dehors de la section urbaine étroite du village,
- l'aménagement d'un carrefour sécurisé avec la RD26a (route de la Coste de Sirach),
- le réaménagement de la section de RN116 déportée, en voie à sens unique Est-Ouest, avec aménagements piétons, reclassée dans le domaine communal.

L'aménagement nécessite la démolition de 6 bâtiments : 5 bâtis à usage d'habitation et un ancien bâtiment de réparation automobile, utilisé comme habitation et hangar de stockage de matériel agricole.

Quatre variantes d'aménagement ont été présentées lors de la concertation publique qui s'est tenue du 19 novembre au 22 décembre 2021. Le projet retenu est celui qui a recueilli le plus d'avis favorables lors de la concertation.

Les caractéristiques actuelles de la RN116 dans la traversée de Ria-Sirach

- **Le trafic**

Située à quelques kilomètres en amont de Prades, la traversée de la commune de Ria-Sirach est dans une zone où la RN116 admet le trafic le plus important de l'itinéraire. Le trafic moyen journalier avoisine les 10 600 véhicules par jour avec un taux de poids-lourds de 4 %.

Les comptages réalisés sur la RN116 montrent des pointes de trafic fortement marquées avec des niveaux de trafic entre 500 et 600 véhicules par heure en heure de pointe du soir (entre 17h et 18h dans les deux sens) et entre 11h et 12h vers l'ouest.

- **L'accidentologie**

Un accident mortel a eu lieu le 8 octobre 2020 : une jeune fille de 22 ans (la serveuse du restaurant La Casa d'Arria) a été renversée par un camion en plein cœur du village de Ria-Sirach. Le camion était à l'arrêt pour laisser passer un autre poids-lourds venant en sens inverse ; au redémarrage, la conductrice du camion n'a pas vu la serveuse qui traversait la route à ce moment (la terrasse et le restaurant sont de part et d'autre de la RN).

Précédemment, sur la période 2011-2015, dans la traversée de la commune de Ria-Sirach, aucun accident n'avait été recensé. Un accident impliquant deux véhicules légers (VL) a eu lieu au niveau de la sortie Est de la commune. Le bilan était d'un blessé hospitalisé.

Sur le temps long, l'accidentologie reflète mal la dangerosité de la traversée de Ria-Sirach. En effet, les riverains et usagers du secteur connaissent très bien la dangerosité du site et évitent de circuler à pied ou à vélo sur la RN116 dans la traversée de Ria-Sirach. Les stratégies d'évitement adoptées par les usagers limitent le nombre d'accidents.

- **La géométrie**

La RN116 est une route à une chaussée bidirectionnelle. Elle est prioritaire hors agglomération entre Prades et Bourg-Madame. Sur le tracé de la traversée de Ria, elle est prioritaire sur le Chemin de la Tuilerie et la Traverse de Sirach.

De manière générale, elle n'est pas isolée de son environnement immédiat car les accès riverains sont autorisés.

La traversée de Ria s'effectue sur une portion en courbe puis contre-courbe, dans un secteur urbanisé délimité par deux fronts bâtis. Le profil de la voirie se caractérise du Nord vers le Sud, par :

- Un trottoir en béton d'une largeur d'environ 1 m
- Une bordure basse avec côté en biais couplée à un caniveau presque plat (ce qui autorise son franchissement)
- Une chaussée bidirectionnelle en enrobé d'une largeur de 6 m environ, sans marquage au sol de délimitation des voies
- Une bordure basse avec côté en biais couplée à un caniveau presque plat
- Un trottoir en béton d'une largeur inférieure 1 m

Ce profil de voirie ne permet pas un croisement facile entre les véhicules, notamment entre deux poids lourds. Dans un secteur à fort trafic (jusqu'à 600 véhicules par heure en heure de pointe du soir), les difficultés engendrées ont pour effet de perturber l'écoulement du trafic et de créer des problèmes de sécurité. Les problèmes de sécurité sont accentués par une emprise très faible des trottoirs, et par les entrées de garages, localisées notamment sur le secteur Ouest, qui génèrent des manœuvres sur la RN116.



Figure 1 Poids-lourd dans la section de RN116 la plus étroite.

Les trottoirs et bordures présentent des signes d'usure et de dégradation. Plusieurs bordures sont en effet démolies par endroit, et le trottoir est fissuré sur de nombreuses portions. Le croisement de poids lourds est difficilement réalisable sur ce tronçon, et la mise en place de bordures A2 (bordures en place basses) permet leur franchissement. Les PL peuvent être amenés à empiéter sur le trottoir pour permettre le croisement, c'est ce qui explique ces signes de dégradation. Ces chevauchements de trottoir rendent les circulations piétonnes très inconfortables, voire dangereuses.

La géométrie souhaitée pour résoudre ces dysfonctionnements devra tendre vers un profil de chaussée plus large (7m) et des trottoirs de 1,5m de large (profil type suivant).

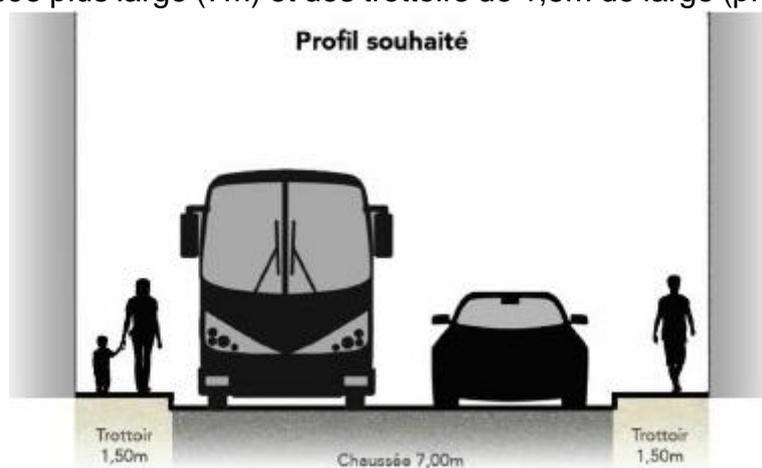


Figure 2 Profil souhaité de la RN116

Ponctuellement, à l'est de la section étroite en courbe, un marquage en zébras est réalisé sur un peu plus de 40 mètres (photo google street view ci-après).



Figure 3 Zébras interdisant le stationnement avant la section étroite de la RN116

Cette signalisation est mise en place sur une portion où la chaussée est élargie, au sein de la courbe qu'effectue la RN. L'élargissement permet un croisement plus confortable dans un secteur contraint, et l'aménagement est censé dissuader tout automobiliste de stationner ou de s'arrêter sur cette zone, ce qui créerait des

problèmes de sécurité avec de possibles collisions entre véhicules en mouvement et véhicules à l'arrêt.

Caractéristiques les plus importantes de l'opération

- Descriptif du projet

Le projet prévoit de traiter la traversée de Ria-Sirach, en déviant l'actuelle RN116 sur une courte section, en requalifiant la chaussée existante, y compris en élargissant l'emprise par des acquisitions foncières et de bâti et en aménageant le carrefour entre la RN116 et la route de Sirach (RD26A) avec la création d'un giratoire. L'objectif est d'élargir la voie destinée aux véhicules pour faciliter leur croisement, et de proposer des cheminements plus larges aux piétons.

Il est donc prévu :

- La création du nouveau barreau routier
- La modification de l'actuelle RN116 (voie en sens unique classée dans le domaine routier communal et aménagements piétons)
- La création d'un giratoire RN116/RD26a/ancienne RN116 en sens unique.

A la place du carrefour en T actuel RN116/RD26a, le carrefour giratoire aménagé est à 4 branches.

Cette nouvelle configuration vise à améliorer le cadre de vie des riverains en déviant le trafic vers la nouvelle RN116 à l'arrière du front bâti et modifier l'ancienne branche de la RN116 en route à sens unique (sens est-ouest) pour les riverains.

Elle vise aussi à améliorer le tracé de la RN116 et d'élargir la chaussée avec la création de cette nouvelle branche (nouvelle RN116).

La planche ci-dessous présente le tracé en plan du projet d'aménagement retenu. Il s'agit d'une représentation non définitive de l'aménagement, celui-ci pouvant encore faire l'objet d'adaptations au terrain.



Figure 4 Aménagement routier prévu en l'état actuel des études

1 – TOME 1 : Dossier d'Enquête Publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (ANNEXE 1 – Seulement la page de garde vu le volume du dossier)

1a – Informations juridiques et administratives

1b – Notice explicative

1c – Plan de situation

1d – Plan général des travaux

1e – Estimation des dépenses

1f – Annexes (Avis du Domaine – Décision de l'autorité environnementale – Bilan de la concertation publique)

2 – TOME 2 : Dossier d'Enquête Parcellaire (ANNEXE 2 – Seulement la page de garde vu le volume du dossier)

2a – Objet du dossier

2b – Demandeur

2c – Présentation du projet

2d – Constitution du dossier soumis à l'enquête

2e – Conditions de réalisation de l'enquête parcellaire

2f – Etat des lieux de la propriété foncière

2g – La nécessité de recourir à l'expropriation

2h – Conclusion

3 – Mise à la disposition du dossier d'enquête au public.

Ont été mis à la disposition de la mairie par le commissaire enquêteur, le 25 octobre 2023, les documents suivants : (Remise en main propre au Maire)

- Dossier d'Enquête Publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique
- Dossier d'Enquête Parcellaire
- Registre d'enquête publique concernant la DUP
- Registre d'enquête publique concernant l'enquête parcellaire
- Avis d'enquête publique
- Arrêté préfectoral

II - ORGANISATION DE L'ENQUETE

Désignation du commissaire enquêteur (ANNEXE 3)

Par décision du 5 octobre 2023 – E23000116/34 – Monsieur le Président du Tribunal Administratif de MONTPELLIER m'a désigné comme commissaire enquêteur en vue de l'enquête publique relative aux enquêtes parcellaire et préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet d'aménagement de la RN116 dans la traversée de RIA SIRACH.

Durée de l'enquête

Cette enquête s'est déroulée pendant 19 jours, du lundi 20 novembre 2023 au vendredi 8 décembre 2023.



Visite des lieux et réunions avec le porteur de projet

Le 18 octobre, je me suis rendu sur place avec monsieur GHIONE, de la DREAL, pour me rendre compte de visu des travaux à effectuer et des difficultés rencontrées pour l'acquisition de certains immeubles.

Indication des mesures de publicité

1 – Par voie d’annonces légales – Article R.123-11 du CE (cf. ANNEXE 7)

Première parution :

- L’Indépendant du 02 novembre 2023 et RECTIFICATIF le 08 novembre 2023.
- La Semaine du Roussillon N° 1419 du 1^{er} au 07 novembre 2023

Deuxième parution :

- L’Indépendant du 22 novembre 2023
- La Semaine du Roussillon du 22 au 28 novembre 2023

2 – Par voie d’affichage (cf. ANNEXE 8)

L’affichage a été réalisé le vendredi 03 novembre à la mairie de Ria-Sirach.

J’ai personnellement constaté cet affichage le 03 novembre 2023.

3 – Par voie électronique – Article R.123-11 du CE (cf. ANNEXE 9)

Postérieurement à l’affichage réglementaire aux endroits habituels d’information, la commune a affiché l’avis d’enquête sur ses supports numériques (Application Panneau Pocket)

J’ai établi le dossier photos figurant en ANNEXE 8

4 – Par notification à tous les propriétaires concernés – Article 8 de l’Arrêté

Notification individuelle du dépôt de dossier à la mairie, siège de l’enquête, sera faite par l’expropriant, **sous pli recommandé avec accusé de réception**, à chacun des propriétaires concernés figurant sur la liste annexée au dossier d’enquête. En cas de domicile inconnu, la notification est faite en double copie au maire qui en fait afficher une et, le cas échéant, aux locataires et preneurs à bail rural.

Opérations préalables à l’ouverture de l’enquête

- Le 6 octobre 2023, j’ai reçu un courrier du Tribunal Administratif contenant ma nomination comme Commissaire enquêteur.
- Le 9 octobre, je me suis déplacé en Préfecture pour récupérer le dossier.
- Le 12 octobre, j’ai reçu le dossier sous forme numérique.

- Le 18 octobre, j'ai effectué une visite des lieux du projet, accompagné par Monsieur GHIONE, de la DREAL, qui m'a remis à cette occasion un nouveau plan d'aménagement.
- Le 20 octobre, je me suis déplacé en Préfecture pour récupérer le dossier de consultation du public et les registres d'enquête.
- Le 25 octobre je me suis déplacé en mairie pour remettre en main propre à monsieur le maire le dossier de consultation au public.
- Le 02 novembre, j'ai été avisé par Monsieur CAMPS, adjoint au maire, du fait que la parution de l'avis d'enquête dans le journal l'Indépendant était entachée d'une erreur concernant l'adresse de la mairie. J'ai immédiatement demandé à monsieur LETEURTRE, de la préfecture, d'émettre un nouvel avis afin d'éviter tout risque de recours sur ce sujet.
- Le 03 novembre je me suis déplacé pour vérifier l'affichage en mairie.

III - DEROULEMENT DE L'ENQUETE

Suivi du déroulement de l'enquête

Etapas de déroulement de l'enquête		
Permanence du 20 novembre 2023		En mairie de RIA SIRACH
Permanence du 4 décembre 2023		
Etapas post enquête		Prise de rendez-vous téléphonique le 11/12/2023 et remise des PV le 14/12/2023
Convocation du maître d'ouvrage		
Mémoire en réponse du maître d'ouvrage		

Mise à disposition du dossier et du registre (article 3 de l'arrêté) et observations du public.

L'enquête publique prescrite par arrêté préfectoral n° PREF/DCL/BCLUE/2023292-001 du 19 octobre 2023 (ANNEXES 4 & 5) s'est déroulée durant 19 jours consécutifs, du 20 novembre à 9 h 00 au 8 décembre 2023 à 17 h 00.

Périodes pendant lesquelles le dossier et le registre d'enquête publique ont été mis à la disposition du public :

Du 20 novembre au 8 décembre 2023.

1 -A la Mairie de RIA SIRACH aux jours et heures d'ouverture habituels :

- Lundi et vendredi de 9h00 à 12h30 et de 14h00 à 17h30.
- Mercredi de 9h00 à 12h30 uniquement.

Pendant la durée de l'enquête, le dossier d'enquête a été consultable :

- Sur internet à l'adresse suivante : www.pyrenees-orientales.gouv.fr rubrique publications/enquêtes publiques et autres procédures. Le public a pu formuler ses observations par courriel transmis à monsieur le commissaire enquêteur à l'adresse suivante : pref-rn116traverseeriasirach@pyrenees-orientales.gouv.fr. Ces observations étaient consultables par le public dans les meilleurs délais sur le site internet susmentionné.
- Sur support papier, en mairie de Ria Sirach, siège de l'enquête, 8 avenue d'En Cassa. Le public a pu consigner ses observations et propositions directement sur les registres à feuillets non mobiles, cotés et paraphés par le commissaire enquêteur, aux heures d'ouverture au public, soit lundi de 09 h à 12 h 30 et de 14 h à 17 h 30, mercredi de 09 h à 12 h 30 et vendredi de 09 h à 12 h 30 et de 14 h à 17 h 30.
- Les observations et propositions pouvaient également être adressées par voie postale à l'attention de monsieur le commissaire enquêteur à l'adresse suivante : Mairie 8 avenue d'En Cassa 66500 Ria-Sirach. Les observations formulées ont été annexées le cas échéant au registre d'enquête tenu à disposition au siège de l'enquête.

Les observations du public ont pu être consultées et communiquées aux frais de la personne qui en faisait la demande pendant toute la durée de l'enquête.

Par ailleurs, toute personne pouvait, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête auprès du préfet des Pyrénées Orientales – bureau du contrôle de légalité de l'urbanisme et de l'environnement, dès la publication de l'arrêté.

Permanences réalisées

Pendant la période de l'enquête, j'ai tenu deux permanences en mairie de Ria Sirach.

Ces permanences ont eu lieu :

- **Le lundi 20 novembre 2023, de 14 h 00 à 17 h 30 (Date d'ouverture de l'enquête).**

2 personnes se sont présentées.

Un courriel a été agrafé au registre d'enquête DUP.

- **Le lundi 4 décembre 2023, de 14 h 00 à 17 h 30, à la mairie de Montner.**

5 personnes se sont présentées.

2 courriers ont été déposés

Public reçu pendant les permanences

J'ai reçu 7 personnes venues reconnaître le projet, se renseigner, et me donner leur avis. Le public est aussi venu consulter le dossier et déposer des observations en dehors des permanences.
Ainsi, 24 courriers ont été déposés en mairie.

Comptabilisation des observations

Un total de 27 observations a été comptabilisé, selon les 5 modes autorisés.

Climat de l'enquête.

L'enquête s'est déroulée dans de bonnes conditions, hormis une tension très palpable concernant les propriétaires de l'ancien garage Capdet.

A signaler la disponibilité et le dévouement de l'ensemble des acteurs, élus et personnel communal.

Clôture de l'enquête

A l'expiration du délai d'enquête, soit le 8 décembre 2023 à 17 h 00, j'ai pu récupérer le dossier ainsi que le registre que j'ai fait signer par le Maire.

Deux procès-verbaux de synthèse des observations recueillies ont été établis et remis à la représentante de la DREAL en date du 14 décembre 2023 (cf. pièces jointes en annexes 13 & 14). Un mémoire en réponse du département m'a été adressé par mail, en date du 22 décembre 2023 (annexe 15).

Analyse des observations

Le tableau ci-dessous synthétise les observations du public, et met en relation ces observations avec les différents courriers concernés permettant de préciser les propos.

Les réponses du maître d'ouvrage figurent en ANNEXE 15.

NOM DEPOSANT	QUALITE	THEME	REFERENCE	EXTRAIT DU TEXTE DES CONTRIBUTIONS
				Se référer aux courriers indiqués

<p>ESCODA Marc 06 34 03 19 98</p>	<p>Particulier</p>	<p>DUP</p>	<p>Contribution orale</p>	<p>Se pose la question de savoir si un riverain habitant dans la RN116 actuelle et revenant de Villefranche pourra tourner à gauche en bas du barreau pour rejoindre sa résidence, ou s'il devra aller faire demi-tour plus loin.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Commentaires du CE :</i> <p><i>Le plan ne le fait pas clairement apparaître et c'est une question à prendre en compte.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Réponse du MO :</i>
<p>TEYCHENE M. & Mme</p>	<p>Particulier</p>	<p>DUP</p>	<p>(Courrier 25D)</p>	<p>Ont contribué par un courriel</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Commentaires du CE :</i> <p><i>Nécessite des réponses très techniques.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Réponses du MO :</i>
<p>JOACHIN Ronald</p>	<p>DUP</p>		<p>Contribution orale.</p>	<p>Est venu s'informer et a demandé des explications sur les plans et le projet.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Le commissaire enquêteur a répondu à toutes ses attentes.</i>
<p>VAILLANT Emilie</p>	<p>DUP</p>		<p>(COURRIERS 24D & 26D).</p>	<p>1 – Signale que la sécurité piétonne n'est pas prise en compte en aval comme en</p>

				<p>amont de la zone projet, entre les deux zones de transports en commun.</p> <p>2 – Estime que l’abribus en direction de Prades est sous-dimensionné et donc dangereux, notamment pour les scolaires qui sont parfois plus d’une vingtaine.</p> <p>3 – Déploire l’absence d’aménagements pour les cyclistes.</p> <p>4 – A porté un courrier et propose un schéma d’aménagement.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Commentaires du CE :</i> <p><i>Ces remarques plutôt légitimes sont à regarder avec bienveillance.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Réponse du MO :</i>
TEYCHENE Cyrielle et Romain	DUP		Contribution orale	<p>1 – Suite à leur courrier (25D) évoquant leurs craintes de voir défiler des véhicules, et les nuisances sonores et visuelles, ces personnes souhaiteraient obtenir au moins 4 profils en travers de la zone en déblai afin de mieux visualiser l’impact du tracé sur leur environnement immédiat et sur les problèmes sonores.</p> <p>2 – Dans le cas où le déblai serait insuffisant, elles demandent quelles sont les solutions envisagées pour maintenir leur sérénité actuelle (Gabions végétalisés ?)</p>

				<p>3 – Sont ouverts à participer de manière active à toutes études envisagées.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Commentaires du CE :</i> <p><i>De nouvelles réponses techniques sont attendues.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Réponse du MO :</i>
BONNEIL Isabelle – 3, Coste de Sirach	DUP		Contribution orale	<p>1 – Est fermement opposée au projet de la variante 3.</p> <p>2 – Evoque les nuisances sonores, visuelles et environnementales, et donc la perte de valeur de sa maison, ainsi que de sa tranquillité.</p> <p>3 – Serait plutôt pour la variante 1B.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Commentaires du CE :</i> <p><i>Nécessite des réponses techniques.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Réponses du MO :</i>
MARCH Sandrine et TALALUA Georges – Maîtrise d’ouvrage OPH 66			Courrier (4D) – On retrouvera ce même courrier dans le registre parcellaire pour la partie concernée.	<p>Contestent formellement le projet et m’ont remis un courrier qui explicite le tout.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Commentaires du CE :</i> <p><i>M. RIZZI fait remarquer qu’une des conditions pour cause d’utilité publique fait défaut, développe des arguments propres selon lui à</i></p>

				<p><i>améliorer le projet, donne des pistes pour les acquisitions foncières et me demande d'émettre deux réserves, une concernant le tracé qui est proposé et l'autre pour ce qui concerne la réquisition de l'emprise totale de la parcelle C900. Pour ces réserves, je donnerai mon avis dans mon rapport et mes conclusions. Pour le reste, les réponses sont techniques.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>Réponses du MO :</i>
SIBIUDE Danielle et SIBIUDE Isabelle (fille)	DUP		(Courrier 1D)	<p>1 – Ne sont absolument pas d'accord sur le projet actuel.</p> <p>2 – Leur avocat a demandé un rendez-vous avec le maire.</p> <p>3 – Contestent formellement le choix qui a été fait de la variante 3 alors que seulement une cinquantaine de personnes ont manifesté leur avis à ce sujet. La variante 1B leur semble réalisable, épargnant ainsi leur bâtiment agricole.</p> <p>4 – Par ailleurs, le fait d'avoir baptisé ce bâtiment agricole, depuis le départ, de « garage abandonné » semble avoir pesé dans le choix de la variante 3, car cette appellation minimisait l'impact de sa démolition.</p> <p>5 – Soulignent que les maisons cadastrées C501, C502 et C651 auraient été</p>

				<p>achetées par la DREAL en février 2022.</p> <p>6 – Indique que la maison cadastrée C500 n'est pas en très bon état et que le toit est en train de se détériorer fortement.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Commentaires du CE :</i> <p><i>1 – Ce bâti abrite du matériel et du fourrage destiné à leur élevage.</i></p> <p><i>2 – J'ai eu l'avocat au téléphone et j'ai informé le maire de l'inutilité de ce rendez-vous, j'ignore à ce jour s'il a donné suite.</i></p> <p><i>3 – Je n'étais pas présent à cette concertation et les éléments que j'ai en ma possession de me permettent pas de juger de manière précise.</i></p> <p><i>4 – Pourquoi l'avoir ainsi appelé ?</i></p> <p><i>5 – La DREAL peut-elle confirmer ces acquisitions, et le cas échéant en donner les raisons et leur destination ?</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Réponses du MO :</i>
CAHUSAC Michel			(Courrier 2D)	<p>Affirme que depuis plus de 40 ans qu'il traverse le village de jour comme de nuit avec un poids lourd, il n'a jamais connu de blocage ou d'accident, et que la variante 1B serait préférable au projet 3.</p>

				<ul style="list-style-type: none"> Réponse du MO :
BOURASS			(Courrier 3D)	<p>Fait part de son avis défavorable, évoque les nuisances sonores, la vitesse due à une route plus large, les bouchons créés par le giratoire et la pollution.</p> <ul style="list-style-type: none"> Commentaires du CE : <p><i>Autant de remarques qui méritent des réponses techniques.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Réponses du MO :
Mme TOCQUEVILLE			(Courrier 5D)	<p>Emet un avis défavorable à ce projet qui n'aura aucun impact positif sur la circulation et évoque le coût des travaux. Indique le risque d'accélération des véhicules sur une voie plus large donc plus accidentogène. Parle également de la pollution atmosphérique et sonore.</p> <ul style="list-style-type: none"> Réponses du MO :
RUIZ Virginie			(Courrier 6D)	<p>Atteste être en avis défavorable concernant le projet 3 en évoquant le fait de priver une exploitante agricole de stockage pour son gagne-pain. Parle de la pollution et des nuisances sonores. Dit que le giratoire engendrera des bouchons en période de vacances scolaires</p>

				<p>et estivales. Plébiscite le projet « 2 », moins couteux et qui permettrait de faire des trottoirs aux normes.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Commentaires du CE :</i> <p><i>On peut noter que la déconstruction de l'ancien garage CAPDET revient souvent dans les commentaires.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Réponses du MO :
FOURMANTEL Fabrice			(Courrier 7D)	<p>Donne un avis défavorable au projet 3 et soutient le projet de la variante 1B. Evoque également l'éventuelle disparition du l'ancien garage. Parle du coût élevé et du giratoire.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Commentaires du CE :</i> <p><i>Tous ces arguments sont évoqués de manière récurrente.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Réponse du MO :</i>
BALLESTER Sylvie et René			(Courrier 8D)	<p>Sont favorables au projet 1B et fermement opposés au projet 3. Evoquent les nuisances sonores, visuelles et sanitaires et les répercussions sur la valeur de leur bien.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Réponses du MO :</i>

FOURMANTEL Marion			(Courrier 9D)	<p>Soutient la variante 1B, déplore l'absence de prise en compte des avis défavorables, évoque l'impact néfaste sur l'activité agricole ...</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Réponses du MO :</i>
VAN DER BROECH Kristine			(Courrier 10D)	<p>Fait des propositions générales d'aménagement et évoque une promesse électorale de M. CASTEX ...</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Commentaires du CE :</i> <p><i>Ces propositions sont pertinentes et méritent d'être étudiées.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Réponses du MO :</i>
CARTIER-Illisible Michel			(Contribution 11D)	<p>Approuve la variante 3 ainsi que la DUP, tout en évoquant la disparition du garage CAPDET les solutions à y apporter le cas échéant.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Réponses du MO :</i>
Anonyme			(Courrier 12D)	<p>Plus de bouchons, d'accidents et de pollution, autant d'arguments déjà avancés pour refuser la variante 3 et plébisciter la variante 1B)</p>

				<ul style="list-style-type: none"> • Réponses du MO :
ESCODO Laurent			(Courrier 13D)	<ul style="list-style-type: none"> • Commentaires du CE : <p><i>Ce monsieur a écrit un document de 3 pages qui montre non seulement l'intérêt qu'il porte aux aménagements éventuels, mais également la pertinence des propositions qu'il avance. A lire avec intérêt et lui amener des réponses à la hauteur de ses propos.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Réponses du MO :
JAUTARD SCI DORONIC			(Courrier 14D)	<ul style="list-style-type: none"> • Commentaires du CE : <p><i>Ce monsieur a écrit un document de 2 pages et demie qui critique le projet variante 3. On y retrouve le giratoire, l'exploitation agricole du garage CAPDET, un coût considérable, mais également des propositions pertinentes. Enfin, l'évocation d'un passage du chapitre 6 du document DUP page 21 concernant la démonstration de l'absence de solutions alternatives peut laisser perplexe.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Réponses du MO :
MICHELETTO Roland			(Courrier 15D)	<p>Emet un avis défavorable au projet 3 et est plus favorable au projet 1B.</p>

				<ul style="list-style-type: none"> • <i>Commentaires du CE :</i> <p><i>On retrouve encore une fois ici les arguments habituels : coût, vitesse, giratoire, bouchons, pollution et nuisances sonores.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Réponses du MO :</i>
BONET Fabienne – Chambre d’agriculture			(Courrier 16D)	<p>Exprime son avis défavorable sur le choix de la variante 3 et déplore le préjudice provoqué par l’éventuelle déconstruction de l’ancien garage CAPDET. Critique également le coût de ce choix et regrette qu’aucune solution ne soit proposée pour réparer le dommage subi par madame SIBIUDE.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Commentaires du CE :</i> <p><i>Elle rappelle un précédent courrier de décembre 2022 resté sans réponse. On retrouve encore une fois l’évocation de ce garage. Il est regrettable que ce courrier soit resté sans réponse. Il conviendra de répondre sur l’ensemble des deux courriers.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Réponses du MO :</i>
AGNOLY Marie Line			(Courrier 17D)	<p>Exprime ses craintes par rapport à la déconstruction de la maison de M.</p>

				<p>FONDEVILLE, mitoyenne à la sienne, et des conséquences sur son bien. S'étonne également du choix de la variante retenue et de la déconstruction prévue de l'ancien garage.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Commentaires du CE :</i> <p><i>Il conviendra de rassurer cette dame sur les précautions prises lors des démolitions de bâtis anciens et mitoyens. Idem pour le garage.</i></p>
<p>FOURQ...illisible Cécile</p>			<p>(Courrier 18D)</p>	<p>Exprime le fait que la variante 1B lui semble la plus adaptée et surtout la moins onéreuse.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Réponses du MO :</i>
<p>PREVOST Claire</p>			<p>(Courrier 19D)</p>	<p>Porte un avis défavorable sur la variante3. Cite les arguments habituels, en rajoutant que la variante 1 apporterait un ensoleillement bienvenu sur la façade de son logement. Demande à ce que l'ancien garage soit protégé et regrette vivement que la concertation préalable n'ait pas tenu compte des oppositions exprimées contre la variante 3.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Réponses du MO :</i>

MARTY Nathalie			(COURRIER 20D)	<p>Evoquant les arguments habituels, pense que le projet de la variante 1B est plus adapté.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Réponses du MO :</i>
BAUDALIA Noémie			(COURRIER 21D)	<p>Estime que ce projet ne convient absolument pas aux demandes des riverains et cite les arguments habituels. Demande une concertation citoyenne pour évoquer les différents plans et divers projets.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Commentaires du CE :</i> <p><i>La concertation a eu lieu en 2021.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Réponses du MO :</i>
SOLA Jérôme			(COURRIER 22D)	<p>Porte un avis défavorable sur la variante3 et plébiscite la variante 1B. Argumentation habituelle.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Réponses du MO :</i>
TOCQUEVILLE Jérôme			(COURRIER 23D)	<p>Penche pour la variante 1B sachant qu'elle coûte moins cher.</p> <p>Précise qu'en cas de démolition de ce bâtiment agricole, il perdra son emploi car l'exploitation devra</p>

				<p>fermer, et qu'il existe d'autres solutions.</p> <ul style="list-style-type: none">• <i>Commentaires du CE ;</i> <p><i>Bien sûr, ce monsieur est particulièrement concerné et devra recevoir une réponse à la hauteur de son inquiétude.</i></p> <ul style="list-style-type: none">• <i>Réponses du MO :</i>
--	--	--	--	--

le Commissaire enquêteur
Christian COLL
