

DEPARTEMENT DE SEINE-MARITIME

Enquête publique unique
préalable à la déclaration d'utilité publique
portant sur l'aménagement d'un carrefour giratoire à
Sainte-Hélène-Bondeville RD n°925 et 68 A
et enquête parcellaire.



- Rapport (procès verbal)
- Conclusions et avis motivés
- Annexes
- Pièces jointes

DIEPPE, le 30 juin 2018

Didier IBLED

Commissaire enquêteur

DESTINATAIRES :

- Mme la préfète de la région Normandie
- M. le président du tribunal administratif de ROUEN

SOMMAIRE

LIMINAIRE

De la déclaration d'utilité publique à l'enquête parcellaire
L'insertion de l'enquête parcellaire dans la procédure d'expropriation

PROCES-VERBAL

1 GENERALITES	
1.1 Objet de l'enquête, objectifs et caractéristiques du projet.....	4
1.2 Cadre juridique.....	5
1.3 Composition du dossier.....	6
2 ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE	
2.1 Organisation de l'enquête.....	6
2.2 Déroulement de l'enquête.....	7
• Rencontre avec le maire.....	7
• Réunion avec le maître d'ouvrage.....	7
• Visite sur site.....	7
• Information de la population et des propriétaires.....	7
2.3 Climat de l'enquête	9
2.4 Clôture de l'enquête – registres.....	9
3 ANALYSE ET ETUDE DU DOSSIER	
3.1 Le dossier mis à enquête	9
3.2 Questions préalables au maître d'ouvrage.....	10
3.3 La déclaration d'utilité publique.....	15
3.4 L'enquête Parcellaire.....	18
4 LES OBSERVATIONS	
4.1 Observations du registre d'enquête.....	20
4.2 Observations par courrier électronique.....	23
4.3 Tableau synthétique des observations.....	24
4.4 Procès-verbal de synthèse.....	25
4.5 Réponse du maître d'ouvrage.....	25
4.6 Analyse et étude des observations et des réponses du maître d'ouvrage.....	25

CONCLUSIONS & AVIS - DUP	27
-------------------------------------	-----------

CONCLUSIONS & AVIS – PARCELLAIRE	29
---	-----------

ANNEXES

Pièce 1 : réponses aux questions préalables du commissaire enquêteur

Pièce 2 : PV de synthèse

Pièce 3 : réponse du maître d'ouvrage

PIECES JOINTES

1 : avis d'enquête

2 : Dépliant du Département

3 : Photocopies des accusés de réception

4 : plan A3 du contournement de Fécamp

5 : détail des comptages

6 : Estimation détaillée des travaux

7 : Avis de sécurité sur les trois propositions d'aménagement du carrefour (CEREMA – mai 2016)

8 : Avis de sécurité routière (CEREMA mars 2017) et CESR

9 : Extrait du registre d'état civil – décès de Mme MALANDAIN Madeleine.

LIMINAIRE

La procédure d'expropriation permet à une collectivité territoriale de s'approprier des biens immobiliers privés, afin de réaliser un projet d'aménagement dans un but d'utilité publique. Cette procédure est nécessaire en vertu du code civil qui prévoit (article 545) que "*nul ne peut être contraint de céder sa propriété, si ce n'est pour cause d'utilité publique et moyennant une juste et préalable indemnité*".

Cette procédure se déroule en quatre étapes :

- L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet ;
- L'enquête parcellaire, préalable à l'arrêté préfectoral déclarant la cessibilité des emprises foncières au profit du porteur de projet ;
- Le transfert de propriété, soit par acquisition amiable, soit par ordonnance du juge d'expropriation ;
- La libération des terrains par paiement des indemnités de dépossession, d'éviction commerciale ou locative.

La **déclaration d'utilité publique**

La déclaration d'utilité publique, acte administratif qui rend possible la procédure d'expropriation, intervient au plus tard un an après la clôture de l'enquête publique préalable. Hormis pour certaines catégories d'opérations, elle est prise par arrêté préfectoral.

L'**enquête parcellaire**

Une liste exhaustive des biens situés dans l'emprise du projet et d'identification de leurs propriétaires, en vue de déterminer contradictoirement les parcelles de terrains nécessaires au projet, permet :

- aux ayants droits de signaler toute erreur ou omission que pourrait comporter le dossier d'enquête parcellaire, notamment sur les limites de propriétés, les références cadastrales, les superficies ;
- de déterminer précisément l'identité des propriétaires, des titulaires de droits réels (servitudes) et de tous autres intéressés concernés par le projet (locataires, gérants, usufruitiers notamment), renseignements indispensables à l'établissement de l'ordonnance d'expropriation et à la fixation des indemnités.

L'**arrêté de cessibilité**

L'arrêté préfectoral de cessibilité désigne l'emplacement exact des biens à acquérir ainsi que l'identité précise des propriétaires.

Le **transfert de propriété**

Les propriétaires peuvent traiter à l'amiable avec l'expropriant s'ils estiment suffisante l'indemnité qui leur est offerte. Le juge transfère à l'expropriant, par ordonnance d'expropriation, la propriété des biens concernés.

Les **indemnités**

France Domaine évalue le bien et propose une indemnité au propriétaire qui peut, éventuellement, formuler une contre-proposition. A défaut d'accord, le juge de l'expropriation fixe la valeur des biens visés à savoir, une indemnité principale et ses indemnités accessoires (les frais que doit engager l'exproprié).

La **prise de possession**

La collectivité publique expropriante ne peut prendre possession des lieux qu'un mois après avoir versé l'indemnité à l'exproprié ou consigné le montant.

PROCES-VERBAL D'ENQUÊTE

1 GENERALITES

1.1 Objet de l'enquête, objectifs et caractéristiques du projet.

La présente enquête publique concerne l'opération d'aménagement d'un carrefour à sens giratoire situé à l'intersection des routes départementales 925 et 68A et de la voie communale 401 sur le territoire de la commune de SAINTE-HELENE-BONDEVILLE dans le canton de FECAMP, département de la SEINE-MARITIME.



L'article L. 123-6 du Code de l'Environnement prévoit que "Lorsque la réalisation d'un projet, plan ou programme est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques dont l'une au moins en application de l'article L. 123-2 du Code de l'Environnement, il peut être procédé à une enquête unique".

Cette enquête unique est donc composée de deux volets :

- Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) relevant du Livre I, titre 1er, du Code de l'expropriation. L'opération n'est pas soumise à étude d'impact environnemental.

Le caractère d'utilité publique du projet doit être démontré

- Enquête parcellaire portant sur détermination des parcelles à exproprier et la cessibilité des terrains nécessaires à la réalisation de l'ouvrage et l'identification des propriétaires, les titulaires de droit réels et autres ayants droit de ces parcelles en leur notifiant le dépôt en mairie de

l'enquête parcellaire, et relevant Articles R. 11-18 et suivants et R. 11-9 et suivants du code de l'expropriation

Pour mener à bien cette démarche, dans le respect de la propriété d'autrui, l'enquête parcellaire a un caractère contradictoire.

Les propriétaires présumés sont donc appelés individuellement :

- à prendre connaissance du dossier à la mairie de SAINTE-HELENE BONDEVILLE
- à faire valoir leurs observations sur les limites des biens à exproprier ;
- à discuter de la localisation et de l'étendue de l'emprise, et ce obligatoirement par écrit, sur les registres d'enquête, ou par courrier à l'intention du commissaire enquêteur.

Il s'agit, en outre, de vérifier si le périmètre des biens est conforme à la réalisation des travaux consacrés à l'aménagement du rond-point.

1.2 CADRE JURIDIQUE

Le code de l'environnement ;

le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

le code l'urbanisme ;

Le Code civil (article 545)

Le Code de l'expropriation (procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique) :

- l'enquête parcellaire (article L131-1) ;
- l'arrêté de cessibilité (articles L 132-1 et suivants, R 132-1 et suivants) ;

le code général des collectivités territoriales ;

le code rural et de la pêche maritime ;

le code des relations entre le public et l'administration ;

le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 modifié relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'Etat dans les régions et les départements ;

le décret du 16 février 2017 du président de la République nommant Mme Fabienne Buccio préfète de la région Normandie, préfète de la Seine-Maritime ;

l'arrêté préfectoral n° 17-137 du 27 octobre 2017 portant délégation de signature à M. Yvan Cordier, secrétaire général de la préfecture de la Seine Maritime ;

la délibération du 09 octobre 2007 du département de Seine-Maritime relative aux aménagements de sécurité sur les communes de Sainte-Hélène-Bondeville et de Colleville sur les routes départementales n°925, 68A, 150 et sollicitant l'ouverture d'une enquête unique préalable à la déclaration d'utilité publique et parcellaire;

la délibération du 29 novembre 2017 du conseil municipal de la commune de Sainte-Hélène-Bondeville relative à l'aménagement d'un carrefour giratoire sur les départementales RD925/RD68A demandant au département de Seine-Maritime de réaliser les travaux de voiries ;

le courrier du 14 mars 2018 du Président du Département de la Seine-Maritime sollicitant l'ouverture d'une enquête publique unique ;

le dossier d'enquête unique composé des pièces au titre de chacune des enquêtes ;

la décision du 10 avril 2018 du président du tribunal administratif de Rouen désignant M. Didier IBLED en qualité de commissaire enquêteur

L'arrêté préfectoral du 24 avril 2018 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique portant sur l'aménagement d'un carrefour giratoire situé sur la commune de Sainte-Hélène-Bondeville entre les routes départementales n°925 et 68 A et d'une enquête parcellaire.

1.3 COMPOSITION DU DOSSIER

1/ Dossier pour l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique :

PIECE A : objet de l'enquête et informations juridiques et administratives

PIECE B : plan de situation

PIECE C : notice explicative

PIECE D : Plan général des travaux

PIECE E : Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants

PIECE F : Appréciation sommaire des dépenses

2/ Dossier de l'enquête parcellaire

PIECE G :

- PREAMBULE
- Plan parcellaire
- Liste des propriétaires

PIECE H : annexes

1. Glossaire
2. Délibération du département de Seine-Maritime
3. Délibération de la commune validant le projet

2 ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

2.1 ORGANISATION

Par arrêté préfectoral en date du 24 avril 2018, Mme la préfète de la Région Normandie a prescrit les modalités liées à l'enquête portant sur l'aménagement d'un carrefour giratoire situé sur la commune de SAINT-HELENE-BONDEVILLE entre les routes départementales n°925 et 68 A.

L'enquête s'est déroulée à la mairie de SAINT-HELENE-BONDEVILLE du mardi 29 mai 2018 au jeudi 14 juin 2018, soit pour une durée de 15 jours consécutifs,

Pendant la durée de l'enquête, les observations et propositions du public ont été consignées directement sur le registre d'enquête en mairie de SAINT-HELENE-BONDEVILLE ou formulées à l'adresse internet mairie.sainte-helenebondeville@wanadoo.fr à l'intention du commissaire enquêteur.

Les deux mails reçus sont annexés au registre d'enquête.

Les observations ont été également reçues par le commissaire enquêteur à la mairie de Sainte-Hélène-Bondeville aux jours et heures suivants :

- mardi 29 mai 2018 de 9 heures à 12 heures
- samedi 2 juin 2018 de 10 heures à 12 heures
- mardi 12 juin 2018 de 9 heures à 12 heures

2.2 DEROULEMENT DE L'ENQUETE

Enquête publique unique
préalable D.U.P. carrefour giratoire à Sainte-Hélène-Bondeville et enquête parcellaire.
N° E180000041/76

Rencontre avec le maire

Le mercredi 2 mai 2018 je me suis rendu à la mairie de SAINTE-HELENE-BONDEVILLE pour un entretien avec M. Dominique LEPLAY, maire de la commune. Le dossier avait été reçu en mairie.

Réunion avec le maître d'ouvrage

Le jeudi 3 mai 2018 à 10 h 00, j'ai organisé une réunion avec le Département et la direction des routes. Afin de limiter pour chacun les déplacements, cette réunion a eu lieu dans les locaux de la direction des routes à SAINT VALERY EN CAUX 63 Boulevard Carnot.

Y participaient

- Nelly MORISSE, Adjointe à la Responsable des Procédures Foncières - Service Administration Générale
- Karine FOLLIGNÉ - Responsable de la Cellule Foncière - Direction des routes -
- Philippe AUBRY - Chef du Service Etudes et Travaux du HAVRE - Direction des routes

Et moi-même.

Visite sur site

Afin de cerner au mieux le positionnement et la justification des emprises, en appréhender les périmètres et surfaces, être en mesure d'informer et comprendre valablement les requêtes des personnes concernées, je me suis rendu le 2 mai 2018 sur les lieux du projet de rond-point afin de visualiser et assimiler concrètement les lieux dans leur environnement, accompagné par M. LEPLAY, maire, à la suite de notre entrevue.

2.3 INFORMATION DE LA POPULATION ET DES PROPRIETAIRES

Volet enquête publique

Dans le cadre de la publicité légale, et conformément à la réglementation, l'avis d'enquête a été affiché à la porte de la mairie de SAINTE-HELENE-BONDEVILLE.(pj 1) Il a également fait l'objet de deux parutions à la rubrique « Annonces Légales » des journaux Paris Normandie version Havraise et le Courrier Cauchois. Les dates de parution sont les suivantes : 04 mai et 1^{er} juin 2018

Volet enquête parcellaire

L'expropriant doit rechercher l'état civil complet des propriétaires (conformément à l'article 5 du décret n° 55-22 du 4 janvier 1955 portant réforme de la publicité foncière : « nom, prénoms dans l'ordre de l'état civil, domicile, date et lieu de naissance et profession des parties, ainsi que le nom de leur conjoint ») et notifier individuellement à chacun des propriétaires connus le dépôt de dossier d'enquête parcellaire en mairie.

Conformément à la réglementation en vigueur, et aux termes de l'arrêté préfectoral, les significations ont été transmises aux propriétaires concernés en recommandé avec accusé réception. Ces notifications sont obligatoires aux titulaires de droits réels qui doivent indiquer les bénéficiaires de droits personnels. S'appuyant sur l'affichage réglementaire et les publications dans la presse, ces derniers sont invités à se manifester lors de l'enquête publique. La liste des propriétaires est réglementairement établie dans un état parcellaire qui correspond à un formalisme précis. On trouve cet état dans le dossier d'enquête.

Cet état qui est maintenant figé, inclut Mme DESJARDINS-MALANDAIN Madeleine dont le décès n'a pas été enregistré au cadastre. Mme MALANDAIN est la mère des trois propriétaires de la parcelle 2-ZD-43 et grand-mère de Benoît MALANDAIN, exploitant actuel. Elle est décédée le 21 décembre 2006¹. Dans sa rigueur administrative, bien que cela paraisse kafkaïen, mais pour respecter les textes, et éviter les recours, le porteur de projet a fait une notification en mairie, ainsi qu'au notaire.

¹ Extrait du registre d'état-civil joint. (PJ 9)

Le Département a mis à disposition du public un dépliant informatif intitulé : ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE – MAI 2018- « Sécurisation du carrefour RD925-RD68A-VC 4013 ». Ce document en trois volets, très clair invite la population à participer à l'enquête publique. (PJ 2)

Lors des permanences, ou à l'occasion de passages ponctuel sur site, je me suis assuré, de façon aléatoire, du bon affichage en mairie.

Des panneaux de grandes dimensions ont été placé de part et d'autre de la D 925 en plus de l'affichage réglementaire à proximité immédiate du carrefour concerné, pour aviser le public du projet.

Tableau des emprises, des identités et envois en recommandé avec accusé de réception

parcelle	Surface d'emprise	Surface restante	Propriétaires inscrits	domicile	LETRE RECOMMANDEE Retour de l'accusé réception	Exploitants inscrits
1-A – 291	7 a 86 ca Terre lieu dit Clainville	4 ha 45 a 56ca	DECULTOT- BOURDON Gisèle	ECRETTEVILLE SUR MER	oui	DECULTOT Jean Marc SAINTE-HELENE- BONDEVILLE
4 ha 53 a 42 ca			DECULTOT Elisabeth	BERLIN (Allemagne)	oui	
Terre			DECULTOT Louis	ECRETTEVILLE SUR MER	oui	
2- ZD – 43	23 a 89 ca Terre- pré Lieu dit Cliquemare	11ha 45a 54 ca	<i>DESJARDINS- MALANDAIN Madeleine</i> <i>(décédée)</i>	SAINTE- HELENE- BONDEVILLE	(notification au notaire et en mairie) oui	MALANDAIN Benoit ANGERVILLE-LA- MARTEL
11 ha 69 a 43 ca			MALANDAIN Gilbert	SAINTE- HELENE- BONDEVILLE	oui	
Terre- pré			MALANDAIN Huguette	SAINTE- HELENE- BONDEVILLE	Oui	
Lieu dit Cliquemare			MALAINDAIN Michel	ANGERVILLE- LA-MARTEL	Oui	

Tous les accusés de réception ont été reçus par le Département qui nous en a fourni les copies. Elles sont jointes au présent rapport.(PJ 3)

2.3 CLIMAT DE L'ENQUÊTE

Les conditions de conduite d'enquête ont été satisfaisantes, chacun ayant été à même de prendre connaissance du dossier et/ou de formuler ses observations.

Lors des permanences, il a toutefois fallu comme très souvent, rappeler que le commissaire enquêteur est indépendant, sans lien de subordination avec le maître d'ouvrage.

2.4 CLÔTURE DE L'ENQUÊTE – REGISTRES

L'enquête s'est achevée le mardi 12 juin 2018. À l'expiration du délai d'enquête, le registre d'enquête a été mis à ma disposition conformément à l'art R 123-18 code de l'environnement et art R11-13 du code de l'expropriation. J'ai alors clôturé ce registre.

3 ANALYSE ET ETUDE

3.1 LE DOSSIER MIS A ENQUÊTE

Bien que très condensé, le dossier mis à l'enquête est complet et clair.

Nous avons demandé un plan des travaux plus lisible, que M. AUBRY de la Direction des routes nous a fourni en format 1/250 (dimensions ~ 120x100 cm), ainsi qu'un plan présentant clairement les travaux envisagés et les emprises que nous n'avons pas obtenu.

Le plan de situation

Ce plan permet de localiser le projet par rapport à l'ensemble de la commune.

La notice explicative

La notice explicative constitue la pièce maîtresse du dossier. Elle doit permettre de démontrer l'utilité publique du projet, et doit pouvoir être lue et comprise par tout un chacun. Afin que le dossier d'enquête préalable à la DUP puisse être déclaré recevable par le préfet, et conformément à la jurisprudence du Conseil d'Etat, la notice explicative est complète. Elle mentionne et justifie le projet envisagé, les caractéristiques principales du projet, ainsi que tous les renseignements matériels, géographiques et juridiques nécessaires à son appréciation figurent bien dans cette partie de la notice.

L'autorité expropriante explique bien dans la notice que le recours à l'expropriation s'avérait indispensable en vue de réaliser l'opération projetée. Les travaux ne pouvaient être réalisés dans des conditions équivalentes en utilisant des biens se trouvant dans son patrimoine. L'autorité expropriante présente quatre différentes variantes au projet envisagé, et indique bien les raisons, environnementales notamment, pour lesquelles la variante 4 a été retenue.

L'estimation du coût des acquisitions foncières est globalisée dans la partie parcellaire, pour un montant de 6000 € sur la base du dossier de prise en considération sur lequel a délibéré le département de la Seine-Maritime le 9 octobre 2007.

Le plan général des travaux permet d'avoir une idée exacte des travaux envisagés et de visualiser l'emprise du projet. Le plan fourni, bien que précis, s'est avéré peu clair en raison de la multitude de lignes difficilement identifiables et prêtant à confusion.

Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants présentent sous forme littérale les principaux travaux devant être réalisés dans le périmètre de la DUP et figurant sur le plan général des travaux.

L'appréciation sommaire des dépenses

Cette appréciation doit permettre de s'assurer que les travaux, compte tenu de leur coût total, présentent un caractère d'utilité publique. Une sous-estimation manifeste du coût peut ainsi entraîner l'irrégularité de la procédure et une surestimation être incompatible avec la DUP. L'appréciation sommaire des dépenses doit être opérée en distinguant :

- le montant des acquisitions foncières (qui doit être déterminé sur la base de l'estimation effectuée par les services de France Domaine²⁰) ;
- le montant des travaux à réaliser (qui doit également comprendre le coût des mesures compensatoires telles que préservation du sol, protection acoustique, signalisation, éclairage, sécurité, ...) en indiquant les principaux postes de dépenses.
- le coût total, soit coût des acquisitions foncières + coût des travaux à réaliser.

La place réservée au traitement de l'approche financière est proportionnelle au dossier, mais au vu de son montant, il m'a semblé indispensable de demander des précisions plutôt que de se contenter de l'unique phrase sibylline suivante « *le cout du projet d'aménagement de l'intersection RD 925/RD68A/VC401 sur le territoire de SAINTE-HELENE-BONDEVILLE s'élève à 888.000 euros TTC dont 6000 euros d'acquisitions foncières, sur la base du dossier de prise en considération sur lequel a délibéré le département de la Seine-Maritime le 9 octobre 2017* »

En effet, il s'agit d'un dossier portant sur des travaux non loin d'un million d'euros et il est utile d'en connaître les justifications, et par là-même, le bien-fondé de la DUP.

Divers

Ce projet n'est pas situé dans un périmètre de protection de captage d'alimentation en eau potable. Il n'est pas soumis à la réalisation d'une étude d'impact, ni d'un dossier cas par cas, ni à la procédure « loi sur l'eau »

La commune de SAINTE-HELENE-BONDEVILLE n'est pas dotée d'un document d'urbanisme. Elle est régie par le règlement national d'urbanisme.

3.2 QUESTIONS PREALABLES AU MAITRE D'OUVRAGE

Après étude du dossier, j'ai rédigé quelques questions préalables à l'adresse du maître d'ouvrage qui lui ont été transmises avant notre réunion, et ce dernier m'a répondu dans un document annexé au présent rapport. Les documents demandés m'ont été remis et sont également annexés. (annexe 1)

Je reproduis in extenso ci-dessous les questions avec les réponses données et mon commentaire éventuel :

« Afin de fournir au public l'ensemble des éléments ayant conduit à ce projet de carrefour giratoire, et d'en préciser le fondement, je vous serais reconnaissant de bien vouloir me préciser les points suivants, et si vous le voulez bien, de me communiquer les documents demandés.

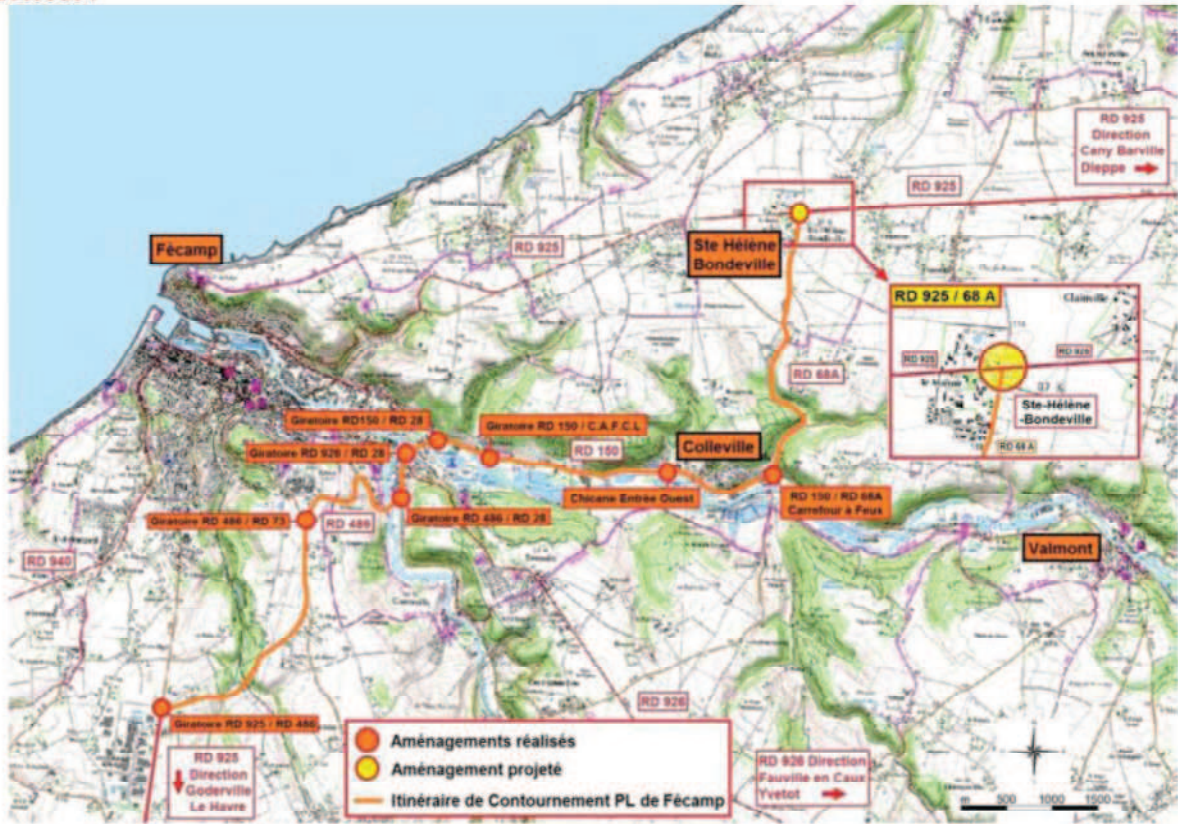
Le contournement poids lourds

Il est indiqué dans le dossier p. 17 que « *l'intersection RD 925/68A/VC401 est le dernier carrefour de l'itinéraire de contournement poids lourds de l'agglomération de Fécamp à ne pas avoir fait l'objet d'un aménagement de sécurité* ».

1-Est-il possible d'obtenir un schéma global de ce contournement ?

Réponse du Département

Le schéma global du contournement est présent sur la page 17 et représente l'itinéraire de contournement dédié aux poids-lourds (PL). Cet itinéraire est représenté en orange sur l'illustration ci-dessous :



Commentaire du commissaire enquêteur

Un plan d'un format supérieur et bien lisible nous a été fourni.(PJ 4)

Le nombre de véhicules

Dans le dossier p.19 il est précisé sur la RD68a : 1200 véhicules dont 200 PL (17%)

Et sur la RD 925 : 6000 véhicules par jour dont 200 PL.

Mais p.17 il est précisé que sur le contournement de Fécamp, il y a 3500 véhicules par jour dont 600 PL.

2-De quoi s'agit-il ? la RD68a étant le tronçon est du contournement, nous devrions obtenir les mêmes chiffres, or ils sont multipliés par trois entre la p.19 et la page 17 .

3-De quand date l'ensemble de ces chiffres, notamment par rapport à la mise en place du contournement ?

4-Y-a-t-il eu des comptages spécifiques pour cette enquête sur la RD68a , et est-il possible d'en avoir les résultats ?

Réponse du Département

Les données de trafic sont issues des bases de données du CD76. Elles sont obtenues par des systèmes de comptage automatique sur le territoire seinomarin ou par des études plus ponctuelles.

La RD 68a fait partie de l'itinéraire du contournement PL de Fécamp, mais la composition de son trafic dépend également des échanges locaux avec les autres routes départementales. Ainsi, les PL présents sur la RD 68a ne sont pas à 100% des PL en transit sur tout le linéaire du contournement de Fécamp. Cette différence de niveau de trafic trouve ici une des réponses dans la répartition 'trafic de transit / trafic d'échanges locaux'.

La valeur de 3 500 véh/j est une moyenne, sur tout l'itinéraire poids-lourds.

Mise en service du contournement PL de Fécamp : 2001.

Les chiffres détaillés à considérer sont présentés sur la carte des trafics Figure 4 Page 19. Sur chaque carré vert qui marque une section comptée, on trouve le chiffre de trafic total en véh/j ou UVP, puis l'année du comptage, puis le pourcentage de poids lourds. Ainsi, les chiffres sur les différentes sections du contournement Poids Lourds de Fécamp sont récapitulés d'ouest en est dans le tableau ci-dessous :

De	à	Trafic total en UVP ou véh/j	Année de comptage	% de PL	Nombre de poids lourds
RD 925	RD 73	7572	2014	3,8 %	290
RD 73	RD 28	8625	2014	3,7 %	320
RD 28	RD 926	7730	2014	6,2 %	480
RD 926	RD 68a	4379	2014	3,5 %	150
RD 68a	RD 925	1198	2013	16,6 %	200

Pour le dossier d'aménagement du carrefour giratoire de la RD 925/68a, il n'y a pas eu de comptage spécifique. Les comptages se poursuivent dans le cadre des comptages annuels et celui des études de sécurité de la RD 925 entre Fécamp et Cany-Barville.

Commentaire du commissaire enquêteur

Ces éclairages apportent les précisions et explications nécessaires. Un relevé de comptage nous a été remis que nous joignons à notre rapport. (PJ 5)

Tableau des variantes

5-Page 20 pourquoi y-a-t-il une case jaune pour le budget de la variante 4 alors qu'il est prévu un cout de 888.000 € , ce qui est dans la fourchette haute des giratoires ?

6-Pourquoi la variante 4 est-elle *optimisée* et pas les autres ?

7-Dans la variante 2, les « *conditions de visibilité* » sont en rouge. De quoi s'agit-il et qu'y a-t-il de différent dans ce domaine avec les variantes 1 et 4 ?

8-Les emprises foncières sont peu importantes : 3175m² - 6000 € - la case est jaune . Quel est le critère des couleurs des cases pour l'ensemble des items ?

Réponse du Département

La règle de comparaison retenue prévoit un minima colorié en vert pour les valeurs faibles et un maxima en rouge. Les valeurs intermédiaires prennent une couleur jaune-orange. Chaque solution présente des différences de coût d'opération, il paraissait souhaitable de le faire apparaître dans cette comparaison.

Le processus d'élaboration des différentes variantes est expliqué au paragraphe 4.2 page 20, qui indique le cheminement qui a conduit à cette solution n° 4 qualifiée d'« optimisée » car elle constitue l'aboutissement de ce travail de mise au point des solutions.

La variante n° 4 peut être qualifiée d'« optimisée » car sa conception répond aux exigences des règles de l'art routières, mais avec des valeurs géométriques les plus contraintes : elle propose un carrefour giratoire, solution plus adaptée, avec un rayon inférieur à 20 m pour limiter son emprise, et des raccordements satisfaisants pour les quatre branches.

Le giratoire de rayon 12 m de la variante 2 entre dans la catégorie des mini-giratoires. Pour permettre la giration de tous les véhicules, son îlot central doit être franchissable tout comme les îlots d'approche. Dans les giratoires de 15 m et plus, l'îlot central est borduré et formé en dôme de 15% de pente maximum, et les îlots d'approche sont bordurés. Ainsi, pour les giratoires de 15 m et plus, les îlots sont en « saillie » par rapport à la chaussée et perceptibles de loin. On peut donc bien classer en rouge les conditions de visibilité sur la variante 2, car sa perception lointaine est nettement moins bonne. On aurait pu, sur ce point, écrire « conditions de perception » plutôt que de « visibilité ».

La règle de comparaison des emprises foncières est identique à celle du coût, à savoir un minima colorié en vert et un maxima en rouge. Les valeurs intermédiaires prennent une couleur jaune-orange, même si, en valeur absolue, l'emprise reste très faible. Chaque solution présente des différences en termes d'emprises sur les parcelles privées, il paraissait difficile de ne pas marquer de différence (même avec de faibles valeurs) entre les variantes.

Commentaire du commissaire enquêteur

Il ne nous a pas été possible d'obtenir de fourchettes spécifiques à chaque case du tableau, puisqu'il n'en existe pas. (Par exemple couleur rouge = entre 800.000 et 1.000.000 € ?) les couleurs sont attribuées de façon très subjective, et les critères des couleurs, de façon relative par rapport aux autres. Ce tableau n'est qu'une indication des éléments du choix de variante et non une réelle analyse comparative.

Notons par ailleurs que si la variante 2 n'est pas retenue, il semble que ce soit plus du fait de la praticité à y faire circuler des poids lourds que du manque de visibilité auquel il serait facile de remédier. La variante 2 (giratoire rayon de 12 m) serait alors la plus opportune puisque toutes les cases sont en vert sauf une qu'on aurait pu colorier au moins en jaune.

Le coût

La variante 4 retenue est estimée à 888.000€

9-Quels sont les coûts des trois autres variantes ?

10-Serait-il possible de diminuer les emprises ?

Pour un carrefour giratoire, on table généralement sur un coût allant de 300 000 à 800 000 € pour les plus grands.

11-Pourquoi le giratoire de STE HELENE BONDEVILLE se trouve-t-il dans des prévisions de prix aussi hautes alors qu'il n'y a pas d'acquisitions foncières importantes, pas de difficultés d'aménagements à prévoir, pas de dénivelé, pas de problème d'eau ni de risque particulier ?

12-Le décrochage de la D68a serait-il possible au plus près du rondpoint ?

13-les rayons des arcs de clothoïde ne peuvent-ils pas être plus faibles, la Rd68a étant une route de la 2ème catégorie et non une route principale R80 ?

14- le rayon retenu de 240 m. avant le raccordement sur la route existante ne pourrait-il pas être diminué, entraînant une emprise moindre, une réfection de chaussée bien moindre, (50 m au lieu de 100m) et donc un coût moindre du projet ?

Réponse du Département

Seul le coût de la variante 4, proposée, a été calculé.

Sur ce point également, la comparaison a été faite en « relatif ». Plus grand, le giratoire de 20 m de la solution 1 sera le plus cher. Il est donc classé en rouge.

Les variantes 2 et 3 sont moins chères, elles sont classées en vert. On peut estimer, par expérience, que le mini-giratoire de 12 m comme le carrefour « chicane » couteront 50 à 70% environ du coût d'un giratoire de 20 m. Avec un coût intermédiaire, la solution 4, de rayon 18 m est classée en jaune.

Comme évoquée au point n° 6, la solution retenue est « optimisée ». Elle présente la géométrie la plus contrainte pour minimiser les emprises tout en répondant aux exigences des règles de conception routière.

A proximité de Sainte-Hélène-Bondeville, plusieurs opérations d'aménagement de carrefours giratoires ont été réalisées par le Département de la Seine-Maritime. Ci-après, nous rappelons 2 exemples d'opérations récentes :

- Giratoire RD 131-VC2 à Auzebosc (R=20 m à quatre branches) : 912 000 € TTC (mise en service en 2017),
- Giratoire RD 131- RD 104 à Touffreville-la-Corbeline (R=20 m à quatre branches) : 768 000 € TTC, hors acquisitions foncières (mise en service en 2017).

Selon ces coûts, la présente opération de Sainte-Hélène-Bondeville présente une estimation financière de 888 000 € TTC comprise dans une fourchette normale et prudente pour des travaux dont la réalisation aura lieu en 2019 voire au-delà.

Le « décrochage » est rapproché du giratoire pour minimiser l'emprise du projet. Cette configuration est déjà dérogatoire au guide « Aménagement des carrefours interurbains sur les routes principales » (SETRA, décembre 1998). En effet, le guide recommande un alignement radial de 150 m en approche sur un giratoire en aménagement de carrefour existant.

Le « décrochage » est rapproché du giratoire pour minimiser l'emprise du projet. Cette configuration est déjà dérogatoire au guide « Aménagement des carrefours interurbains sur les routes principales » (SETRA, décembre 1998). En effet, le guide recommande un alignement radial de 150 m en approche sur un giratoire en aménagement de carrefour existant.

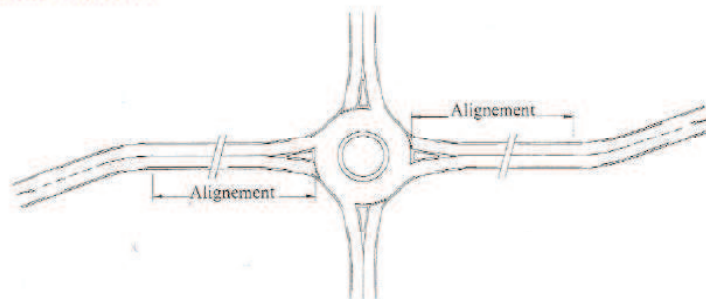


Schéma de la règle de l'alignement radial des branches d'un carrefour giratoire

La vitesse maximale autorisée sur la RD 68a est de 90 km/h, même s'il s'agit d'une route de 2^{ème} catégorie. Sa conception doit répondre aux exigences d'une route type R80 pour ce qui concerne la dynamique des véhicules, les clothoïdes sont donc identiques. La catégorie R60 s'applique en relief vallonné (cf page 26 Aménagement des Routes Principales (guide ARP - SETRA, mai 1994)).

Le rayon de 240 m correspond au rayon minimal en plan pour la catégorie R80 (guide ARP). De plus, ce même guide recommande d'éviter « les courbes de rayon inférieur à 200 m » (cf page 64 du guide ARP).

Commentaire du commissaire enquêteur

Une estimation détaillée (PJ 6) nous a été fournie au cours de l'enquête, qui justifie les montants répartis selon différents postes. Le coût global reste néanmoins important pour un rond-point de 18m. le décalage des nouvelles voies par rapport à l'ancienne RD68A entraîne une longueur de route nouvelle importante, rendue obligatoire par la nécessité de ne pas avoir de coude trop proche du rond-point. Cette recommandation n'est pas toujours suivie dans les ronds-points en fonction.

Les avis

15-Quels sont précisément les avis du CETE, SDSR, CERAMA de mai 2016 et mars 2017 mentionnés dans le dossier page 20, et éventuellement de la chambre d'agriculture ?

16-Est-il possible d'en avoir copie ?

il est simplement indiqué que « *les différents experts ont conclu que les variantes envisagées sont compatibles et cohérentes avec les aménagements existants sur la RD 925 et sur le contournement poids lourds de Fécamp* ».

Réponse du Département

« Les avis du SESR et du CEREMA sont joints au présent courrier. »

Commentaire du commissaire enquêteur

Les avis du CEREMA sont explicites et permettent de mieux comprendre le processus de détermination des choix de variantes. Ceux du SESR consistent en un simple échange de mail Nous les avons joints à notre rapport (PJ 7 & 8)

3.3 LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

1. Il faut que l'opération réponde à une finalité d'intérêt général.
--

Une opération ne peut légalement être déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social ou l'atteinte à d'autres intérêts publics qu'elle comporte ne sont pas excessifs par rapport à l'intérêt qu'elle présente (CE Ass., 28 mai 1971, « Ville Nouvelle Est », p. 409)

il y a donc lieu d'examiner dans un premier temps les raisons de considérer le projet comme d'utilité publique, et dans un second temps l'absence de restrictions ayant fait jurisprudence au Conseil d'Etat - Assemblée du contentieux de 1971)

L'objectif de cet aménagement du carrefour est de répondre aux besoins identifiés de circulation et de sécurité, tout en respectant les contraintes liées à l'intégration du projet dans l'environnement.

Les bases de l'utilité publique résident dans le fondement même du projet : Assurer la sécurité du carrefour avec de bonnes conditions de visibilité

Plusieurs études ont eu lieu, avec des variantes qui ont été étudiées par le CEREMA²

² Le **centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement** ou Cerema est un établissement public à caractère administratif placé sous la tutelle conjointe du ministre chargé de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, et du ministre du transport, de l'égalité des territoires et de la ruralité. Le Cerema développe des relations étroites avec les collectivités territoriales qui sont présentes dans ses instances de gouvernance. Il a été créé le 1^{er} janvier 2014. Ses actions promeuvent un développement durable des territoires et une économie décarbonée. Ses Enquête publique unique préalable D.U.P. carrefour giratoire à Sainte-Hélène-Bondeville et enquête parcellaire. N° E180000041/76

Dans les études préparatoires, en mai 2016 trois variantes étaient proposées, une chicane ou deux ronds-points de 20 ou 18 m de rayon.

D'un côté, la chicane faisait l'objet de multiples recommandations, si ce projet était retenu. D'un autre, les variantes de type giratoire étaient considérées comme « les plus satisfaisantes » sur le champ de la sécurité et de la capacité, mais nécessitent des acquisitions foncières plus ou moins importantes »

Un giratoire de 20 m décalé vers l'est d'environ 20 m par rapport au carrefour actuel ce qui permettrait de le sortir de la zone ombragée de la hêtraie

Un giratoire de 18 m, non décalé, c'est-à-dire avec les deux axes dans la continuité des routes actuelles et dont la configuration est accidentogène selon le CEREMA. Cette option n'a pas été conservée.

Les études se sont poursuivies. En mars 2017 le CEREMA rendait un nouvel avis sur deux nouvelles variantes proposées par le département : un giratoire de 20 m désaxé sur la RD925 ou un giratoire double (type « cacahuète ») à rayon de 15m qui n'a pas été retenu en raison de la spécificité de ce type d'aménagement, pouvant surprendre dans le contournement de FECAMP, et consommateur de surface.

La variante 2 (un giratoire 12m, trop petit pour les poids lourds et sans visibilité) et la variante 3 (carrefour chicane, plus accidentogène) ont été exclues.

Ce qui a été retenu sur les quatre variantes envisagées dans le dossier est donc le giratoire de 18m, jugé plus satisfaisant par le CEREMA, moins consommateur d'espace et moins cher que le 20m, (variante 1 du dossier) qui a été remonté vers le nord et décalé par rapport à l'axe VC401/RD68a, et qui est la variante 4 du dossier d'enquête.



thématiques principales concernent l'espace public et son aménagement, la mobilité et les infrastructures de transport, l'environnement, l'efficacité énergétique, la maîtrise des risques et le bien-être environnemental de la population.

A ce titre, le Cerema déploie une part importante de ses activités sur les problématiques de la mobilité, des services de transport et des politiques de déplacement des voyageurs et des marchandises, en France mais aussi en Europe et à l'international vers les pays développés, en transition ou en développement.

Quelle que soit la variante, il était manifeste que l'aménagement du rond-point avait pour but principal la sécurité des usagers et le maintien ou l'amélioration de la fluidité du trafic. Le contournement de la ville de FECAMP par les poids lourds a été initié en 2001. Des aménagements ont été effectués depuis pour permettre une circulation facilitée sur cet itinéraire par la création de nouvelles voies, de carrefours, ou l'aménagement de feux (à COLLEVILLE). Le dernier point à aménager pour parfaire ce contournement restait le croisement de la RD 925 et RD 68A à SAINTE HELENE BONDEVILLE.

Il n'y a pas eu d'accident grave ni mortel à cet endroit, même si depuis des années les poids lourds empruntent déjà cet itinéraire. Il n'a pas été jugé utile d'attendre des morts pour envisager des travaux qui vont assurer la sécurité dans ce carrefour qui, en l'état, et malgré les quelques aménagements actuels (voie de dégagement sur la RD 925 – ilots sur la RD 68A -) reste dangereux : les véhicules venant de FECAMP sortent d'une hétraie sombre, arrivent à découvert, le plus souvent à vitesse excessive. La visibilité est mauvaise, l'insertion des véhicules difficile voire risquée. 1200 véhicules dont 200 PL empruntent la RD 68A et 6000 véhicules dont 200 PL sur la RD925, entre CANY-BARVILLE et FECAMP. Certains pourraient considérer l'absence d'accident grave comme tenant du miracle. De plus, aux horaires scolaires, de nombreuses personnes font le trajet d'ELETOT à SAINTE-HELENE-BONDEVILLE et les bus scolaires doivent traverser ce carrefour problématique.

Je ne m'attarderai pas sur les aménagements particuliers envisagés par le département et préconisés par le CERAMA comme le traitement de l'ilot central, les panneaux indicateurs, les balises, qui, bien qu'importants, sont des points de détail par rapport à la DUP.

L'impact du projet en matière d'environnement n'est pas significatif, sinon nul, puisque selon le maître d'ouvrage, « l'opération routière n'induit pas d'augmentation de surface imperméabilisée ou de modification substantielle des « écoulements des eaux de voirie induisant une procédure au titre de la loi sur l'eau » Les prescriptions liées au respect des écoulements naturels sont respectées dans la mesure où les fossés sont aménagés dans la continuité des routes jusqu'au rond-point.

2 Il faut que l'expropriant n'ait pas été en mesure de réaliser l'opération dans des conditions équivalentes sans recourir à l'expropriation, notamment en utilisant des biens se trouvant dans son patrimoine

Dans ce domaine, les variantes envisagées qui proposaient des emprises quasi-nulles ou très peu consommatrices d'espaces ne correspondaient pas à des projets compatibles avec une visibilité et une sécurité optimales.

La variante retenue qui présente tous les atouts entraîne nécessairement des expropriations, somme toute, limitées.

Il ne me semblerait pas opportun de construire un tel carrefour si tous les éléments justifiant son aménagement ne sont pas recueillis car l'utilité publique serait alors compromise. Donc l'expropriation est bien rendue nécessaire par la réalisation de cette opération.

3 Il faut que le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social ou l'atteinte à d'autres intérêts publics qu'elle comporte ne sont pas excessifs par rapport à l'intérêt qu'elle présente

Il n'y a en l'espèce aucun inconvénient d'ordre social ni d'atteinte à d'autres intérêts publics.

Quant au coût financier, n'étant pas expert en la matière, mais néophyte dans le domaine des ronds-points giratoires, j'ai recherché dans les autres départements les mêmes types d'aménagements pour en comparer les prix, car le coût annoncé à SAINTE-HELENE-BONDEVILLE est une chose qui a attiré mon attention.

Nous avons demandé en question préalable au département des précisions relatives au coût du projet :

Alors que pour un carrefour giratoire, on table généralement sur un coût allant de 300 000 à 800 000 € pour les plus grands, pourquoi le giratoire de STE HELENE BONDEVILLE se trouve-t-il dans des prévisions de prix aussi hautes (888.000 €) alors qu'il n'y a pas d'acquisitions foncières importantes, pas de difficultés d'aménagements à prévoir, pas de dénivelé, pas de problème d'eau ni de risque particulier ?

Selon le service des routes du Département de Seine Maritime, « la présente opération de Sainte-Hélène-Bondeville présente une estimation financière de 888 000 € TTC comprise dans une fourchette normale et prudente pour des travaux dont la réalisation aura lieu en 2019 voire au-delà ».

Est cité en exemple le Giratoire RD 131-VC2 à Auzebosc (R=20 m à quatre branches) pour un montant de 912 000 € et le Giratoire RD 131- RD 104 à Touffreville-la-Corbeline (R=20 m à quatre branches) : 768 000 €. Il semble donc qu'en Seine-Maritime, le coût « normal » d'un giratoire de 20 m se monte à 750.000 ou 900.000 €.

Ces deux réalisations sont relatives à des ronds-points de 20 m de rayon, dont le coût dans le présent projet correspond à la variante 1, jugée trop chère. Nous aurions pu nous attendre à un projet moins cher pour un giratoire de 18 m de rayon dans ce département.

Non seulement on peut estimer que le coût prévisionnel global de l'opération à SAINTE-HELENE-BONDEVILLE est très important mais celui-ci présente une disproportion par rapport au coût moyen constaté pour de tels projets en France : entre 400.000 et 600.000 €. Cette disproportion ne se situe évidemment pas par rapport aux capacités financières propres du département, mais dans le montant objectif des travaux. Avoir la possibilité de réaliser en France des travaux identiques avec des coûts prévisionnels ou effectifs sensiblement moins onéreux ne me paraît pas anodin.

L'approche financière du dossier, insatisfaisante dans le dossier initial a été explicitée et justifiée par le maître d'ouvrage au cours de l'enquête. Cette justification n'efface pas cette impression de dépense importante, sans que je puisse établir qu'elle est excessive.

J'ai cependant noté que la somme à valoir a été prévue à 20% soit une large marge de 110.000€. En matière de travaux, les sommes à valoir correspondent à des provisions pour la couverture des imprécisions dues au niveau d'étude actuel par rapport au coût qui sera affiné par la suite.

Il semble monter en France, au sein de la population, une crainte de gabegie avec des aménagements de ronds-points à tout va. Mais, en l'espèce, ce rond-point ne sera pas inutile, et assurera la sécurité et la tranquillité des usagers.

3.4 L'ENQUETE PARCELLAIRE

L'enquête parcellaire répond à l'exigence du Code de l'Expropriation, article L1, qui précise qu'une expropriation ne peut être prononcée qu'après une enquête permettant un examen contradictoire des parcelles nécessaires à la réalisation de l'opération et assurant la détermination des propriétaires et des titulaires de droits réels sur les biens objet de la procédure :

- identifier avec exactitude les propriétaires, titulaires de droits réels (détenteurs d'usufruit, bénéficiaires de servitude, preneurs à bail) ou autres intéressés (non titrés aux hypothèques) directement concernés par ces acquisitions ;
- déterminer avec précision les biens situés dans l'emprise du projet, de connaître les surfaces à acquérir dans chacune des parcelles. Les intéressés sont invités à consigner, pendant toute la durée de l'enquête, leurs observations sur les registres, prévus à cet effet, ou à les adresser par écrit au commissaire enquêteur.

Il est notable que le maître d'ouvrage s'efforce en général d'obtenir les accords sans avoir recours à une expropriation forcée. Mais, en cas de blocage, il y a nécessité de poursuivre la procédure en vue de la cessibilité de ces biens, préalablement à une procédure d'expropriation.

L'article R. 11-22 du code de l'expropriation impose à l'expropriant de notifier individuellement aux propriétaires le dépôt du dossier d'enquête parcellaire en mairie, étant précisé que l'absence

d'accomplissement de cette formalité est de nature à entacher d'illégalité l'arrêté de cessibilité et à entraîner l'annulation de l'ordonnance d'expropriation. Des courriers nominatifs ciblés ont été envoyés en recommandé aux propriétaires des parcelles concernées. La totalité des accusés de réception a été retournée au Département.

La liste des propriétaires figure sur l'état parcellaire figurant au dossier puisque leur domicile est connu d'après les renseignements recueillis.

Les propriétaires auxquels notification est faite sont tenus de fournir les indications relatives à leur identité, telles qu'elles sont énumérées soit au premier alinéa de l'article 5, soit au premier alinéa de l'article 6 du décret n° 55-22 du 4 janvier 1955 modifié, portant réforme de la publicité foncière ou, à défaut, de donner tous renseignements en leur possession sur l'identité du ou des propriétaires actuels.

L'avis d'ouverture d'enquête sert en outre pour l'application des articles L311-1, L311-2 et L311-3 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique :

« En vue de la fixation des indemnités, l'expropriant notifie aux propriétaires et usufruitiers intéressés soit l'avis d'ouverture de l'enquête, soit l'acte déclarant l'utilité publique, soit l'arrêté de cessibilité, soit l'ordonnance d'expropriation. Le propriétaire et l'usufruitier sont tenus d'appeler et de faire connaître à l'expropriant les fermiers, locataires, ceux qui ont des droits d'emphytéose, d'habitation ou d'usage et ceux qui peuvent réclamer des servitudes. Les autres intéressés sont mis en demeure de faire valoir leurs droits par publicité collective et tenus de se faire connaître à l'expropriant, à défaut de quoi ils seront déchus de tous droits à l'indemnité ».

Concernant les emprises nécessaires à la réalisation du projet, J'ai pu constater, au vu du dossier, bien que cela ait été difficile, de bien identifier les zones, que l'emprise d'expropriation suit au plus près le tracé du projet et des ouvrages annexes nécessaires à sa réalisation, sans en exagérer le périmètre.

Aucune modification des emprises n'a été demandée mais M. MALANDAIN Gilbert refuse de céder un pouce de terrain. Il considère même comme un acte de bonne volonté de sa part de demander en contrepartie des terres expropriées, le double de surface agricole attenant aux terres exploitées, alors qu'il en demandait précédemment le quintuple.

Dans le cadre de cette enquête parcellaire, je peux constater, à la suite de ces différents éléments, que l'expropriant a satisfait à l'obligation d'informer chaque propriétaire figurant sur la liste de l'état parcellaire inclus au dossier d'enquête publique déposé en mairie de SAINTE-HELENE-BONDEVILLE.

Les biens nécessaires au projet ont été positionnés avec précision et les propriétaires, qui détiennent ces biens, ont également été identifiés et avisés avec exactitude.

Bien que la décision finale appartienne au juge de l'expropriation, le commissaire enquêteur donne son avis sur le périmètre de l'acquisition foncière, et dresse le procès-verbal de l'opération. Il peut, éventuellement, proposer un nouveau tracé, en accord avec l'expropriant, modifiant ainsi l'emprise de l'opération et pouvant nécessiter l'expropriation de nouvelles surfaces.

Le tracé présenté dans la variante retenue semblant le plus cohérent, je ne proposerai pas de nouveau tracé.

4 LES OBSERVATIONS

4.1 OBSERVATIONS DU REGISTRE D'ENQUETE

Permanence du mardi 29 mai 2018

4 personnes se sont présentées à cette permanence, dont trois ont rédigé une observation sur le registre d'enquête, la troisième, M. MALANDAIN Michel étant venu simplement consulter le dossier.

Etant donné leur nombre restreint, j'ai retranscrit ci-dessous l'intégralité des observations :

M. MALANDAIN Gilbert, propriétaire concerné par le projet d'expropriation

« M. MALANDAIN Gilbert demande pourquoi un rond-point ?? à cet endroit ?? 2 personnes décédées au carrefour suivant à 1 km.

M. MALANDAIN précise une nouvelle fois que M. MALANDAIN Benoit (locataire) exploite une toute petite ferme et demande donc que lui soit attribué 2 à 3 fois la superficie prise dans des terres attenantes à son exploitation (si le rond-point devait se faire) voir terre Leplay.

M. Gilbert MALANDAIN précise qu'il n'est pas contre un aménagement pour la sécurité mais demande que l'on respecte les volontés de ses parents qui étaient de ne jamais rien laisser partir de terrain et autres biens.

M. MALANDAIN s'étonne que l'on soit capable de mettre 800.000€ ~ à un rond-point, alors que des convois exceptionnels passent dans le carrefour sans aucun problème (il suffit juste d'enlever les pancartes).

Cette somme aurait peut-être pu servir à la rénovation de la route devenue très très bruyante à la suite des derniers travaux ?? Pourquoi cette route est bruyante près des habitations ?? café Ste Hélène et pas bruyante direction CANY où il n'y a pas d'habitations ???

M. MALANDAIN précise qu'il ne représente pas l'indivision, mais tient à renouveler son entière détermination contre le projet, cette détermination a pour but le respect de mes parents

Merci de les respecter. »

M. DUBOYS FRESNEY, riverain de la RD 925

« Bertrand DUBOYS FRESNEY 3 La Hêtraie STE HELENE BONDEVILLE ; Cette route est une grande ligne droite où tous les excès sont possibles. L'installation longtemps réclamée d'un « 70 » a permis de ralentir la circulation (6000 véhicules par jour) Pour des raisons de sécurité. Je suis pour le rond-point. Le département peut profiter de ces travaux pour refaire le revêtement de la route sous la hêtraie. Le revêtement actuel n'est pas acceptable à proximité des habitations compte tenu du bruit important qu'il génère amplifié par la caisse de résonance que représente la hêtraie. La valeur de nos biens en est à ce jour pénalisée. »

Mme Gisèle DÉCULTOT et M. Louis DÉCULTOT, propriétaires concernés par le projet d'expropriation

« Nous sommes d'accord pour la réalisation de ces travaux du rond-point.

Nous représentons notre fille Elisabeth DÉCULTOT et demandons que les conditions d'indemnisation nous soient précisées et qu'elles répondent à notre attente. Nous demandons à rencontrer un responsable du département pour définir les conditions d'indemnisation. »

Permanence du samedi 2 juin 2018

Visite anonyme d'une habitante de la commune pour prendre connaissance du dossier

Observation de M. BENOIT LAVAUT 2 rue Clivilla à SAINTE-HELENE-BONDEVILLE

« J'interpelle le département de la Seine-Maritime sur la bonne gestion des écoulements routiers de cet ouvrage pour ne pas aggraver la situation actuelle par des volumes d'eau de ruissellement plus importants dans la partie aval vers CANY et la rue Clivilla »

Permanence du mardi 12 juin 2018

néant

Observations rédigées sur le registre hors permanences.

Deux de ces observations sont fournies et très détaillées (Mss DÉCULTOT Jean Marc et CHEDRU Didier) et les points relevés sont à mon avis d'importance, quelques autres considérations n'étant pas en rapport direct avec cette enquête. Pour autant, j'ai estimé indispensable que l'intégralité de ces contributions soit présentée dans mon rapport et reprise dans mon PV de synthèse. (annexe 2)

« Mme VITON Anne Laure, factrice sur STE HELENE est très contente de ce rond-point. Carrefour très dangereux. Sécurité de travail sera améliorée et sécurisée pour les facteurs ».

« Jean-Marc DÉCULTOT - de la Hêtraie 76400 SAINTE HELENE BONDEVILLE – Agriculteur

Dans le cadre de l'enquête publique qui porte sur la mise en place du rond-point sur la RD925, je souhaite faire part des points suivants :

1/ Je suis favorable à ce projet puisqu'il apportera une plus grande sécurité pour les usagers, l'intensité du trafic allant en augmentation, les sorties depuis le côté mairie de STE HELENE BONDEVILLE et d'ELETOT sont dangereuses. Un giratoire, indiscutablement améliorera la sécurité des usagers.

2/Etant utilisateur de véhicules agricoles et de camions, je demande que les bordures soient faites pour ne pas détériorer les pneus à savoir des bordures terminant au niveau du sol et non à 20 cm au-dessus du sol.

3/ La largeur de la route vers ELETOT jusqu'au porche de mon entrée doit faire 6,50m afin qu'un véhicule large puisse sortir sans perturber l'entrée des voitures depuis le rond-point vers ELETOT.

4/ Les parkings non autorisés vers FECAMP et vers CANY doivent être supprimés, les arrêts de camions et autres véhicules ferment la visibilité.

5/ Les panneaux indicateurs doivent être placés pour ne pas gêner la visibilité des véhicules à poste de conduite élevé (camions – véhicules agricoles)

6/ Je constate qu'aucun bassin pour traitement des eaux pluviales n'a été prévu. Cet oubli est surprenant et doit être corrigé. Il est possible de faire des fosses drainantes ou autre ouvrage pour anticiper ce problème.

7/ J'insiste sur le fait que la hauteur de la route à la sortie du corps de ferme doit rester la même afin de ne pas canaliser les eaux vers mon terrain.

8/ Je demande que le réseau haute tension d'électricité soit passé au cours de ces travaux (afin ?) et amené au pied de propriété. En effet un tel projet routier contribue à désenclaver une petite région il doit aussi permettre aux entreprises locales qui créent de la valeur ajoutée, qui exportent, qui emploient, qui paient des impôts, de bénéficier des dessertes routières et approvisionnement électrique nécessaire à leur activité.

N'oubliez pas messieurs les décideurs que ce coût de 888.000€ que vous annoncez ne peut pas être financé indéfiniment par de la dette qui met notre pays en état de faillite. Vous devez mettre en œuvre les demandes des entreprises actives qui au final permettent par leurs impôts de financer les agriculteurs.

9/ je demande que le réseau tout-à-l'égout qui fuit depuis de nombreuses années soit recalibré ; en périodes de fuites les eaux souillées finissent sur mon terrain.

Je vous remercie de prêter attention à mes remarques et suis disposé à montrer sur le terrain leur bien-fondé aux équipes techniques. »

« Bessieres Yves – 9 rue de Clivilla – 76400 SAINTE HELENE NONDEVILLE – Hameau de Clainville

Le projet de rond-point est indispensable pour sécuriser la circulation et le croisement de deux voies à grande circulation. Par contre il y a deux sorties de hameau à proximité de ce rond-point : la sortie du hameau de Clainville qui supporte aussi la quasi-totalité de l'accès au village d'ECRETTEVILLE et la sortie du hameau de Cliquemare située à proximité d'un haut de côte et qui a été le lieu de plusieurs accidents graves voire mortels. Serait-il possible de construire dans le cadre de ce projet deux bretelles routières qui déporteraient ces circulations vers le rond-point, sécurisant ainsi ces deux sorties très importantes. Je pense que le surcoût occasionné ne serait pas trop exorbitant au vu des améliorations apportées. »

« CHEDRU Didier, 1 rue Bondé 76400 SAINTE HELENE BONDEVILLE

En préambule, en tant que conseiller municipal, je soutiens la position du conseil municipal de STE HELENE qui s'est déclaré favorable à cet aménagement de sécurité à réaliser sans attendre un regrettable accident, de mon point de vue.

Cependant je souhaite faire part des observations suivantes :

1/ D'ordre « spatial » : le matin dans le sens ouest-est au soleil levant aucune visibilité à la sortie de la hêtraie = trou noir. Et le soir sens est-ouest au soleil couchant = trou noir à l'entrée de la hêtraie. De plus sens ouest/est le profil en long de la chaussée présente une déclivité significative réduisant la perception du carrefour actuel.

Le projet propose un aménagement de giratoire décalé de 17m par rapport à l'existant (vers ouest) et de 18m de rayon extérieur...

- Question : la problématique de lisibilité et de visibilité sera-t-elle solutionnée ?

2/ D'ordre technique : la longueur de la VC401 dit être portée à 2x 3.50m d'après la plaquette. Mais cela ne semble concerner que la section au début de l'ilot central. A mon point de vue il serait judicieux de la porter à 2X3.50m jusqu'au bout de la cour de ferme afin de faciliter le croisement des usagers VL PL TC convois agricoles en entrée/sortie du giratoire et ainsi améliorer la sécurité. Le rayon extérieur de 18 m

est sans doute suffisant mais les trafics PL TC agricoles sens sud-est et est-sud et ouest-nord risquent fort d'agresser les ilots directionnels et les bordures périphériques du giratoire

➤ Proposition : adapter les ilots et les bordures aux contraintes du trafic local.

- Actuellement il reste des surlargeurs de chaussée au droit du carrefour D926/D68a qui ont servi d'arrêt de car ou de voies d'insertion. Des véhicules y stationnent, masquant la visibilité des usagers de la D68a et du VC401. Dans le cadre du projet et du fait du recul du carrefour une bonne partie de ces voies disparaissent

➤ Proposition : afin de lever toute équivoque il me semble judicieux de procéder à la démolition des surlargeurs qui pourraient encore se situer hors chantier

-L'écoulement pluvial est pris en compte : raccordement sur les fossés existants (mais pas de bassin prévu ?) sur la RD 925 mais quid de l'écoulement pluvial vers le VC401 ? cette voie ne présente pas plus de fossés latéraux et est en forte déclivité par rapport à la RD925 jusqu'au point bas situé actuellement au droit de l'entrée de la ferme.

➤ Proposition : n'y a-t-il pas un ouvrage de rétention (noue ou tranchée drainante...) à créer entre le talus de la ferme et la (fatière ?) VC401.

-Le merlon paysager n'est pas prévu se refermer sur le talus de la ferme (en son angle sud-ouest) pourtant le département 76 est propriétaire d'une bande de terrain, située entre le talus de la ferme MALANDAIN et le bord de chaussée de la RD68a

➤ Proposition : prolonger le merlon prévu jusqu'au coin du talus de la ferme.

-Réseaux souterrains : les faire contrôler par les concessionnaires

➤ Proposition : prendre en compte les évolutions à court terme connues (tarif jaune envisagé, la fibre...) et anticiper l'avenir.

Avec mes salutations distinguées »

4.2 OBSERVATION PAR ENVOI DE COURRIER ELECTRONIQUE :

5 juin 2018

Patryck Marie – SENNEVILLE

« Bonjour. Je me permets de réagir à la suite de l'article paru samedi dans le progrès de Fécamp. Habitant Senneville, je circule souvent à cet endroit en voiture comme en vélo. Les chiffres donnés concernant le trafic routier sont extravagants, en tous cas contestables. Il faut en finir dans notre pays avec cette culture publique de dépenses inutiles et de gaspillage de l'argent des contribuables. Sincères salutations. Patryck Marie »

12 juin 2018

Ronan Besnard

Avis favorable – carrefour dangereux

FREBOURG Pélagie

Avis favorable – carrefour dangereux

4.3 TABLEAU SYNTHETIQUE DES OBSERVATIONS

Nom prénom	Giratoire	parcellaire	ruissellements	Aménagements- divers -	Observations hors enquête
MALANDAIN GILBERT	« Pourquoi cet endroit ? » Favorable à un aménagement pour la sécurité-coût	Demande 2 à 3 fois la surface expropriée en compensation			Route bruyante
DUBOYS FRENEY Bertrand	favorable				Route bruyante
DÉCULTOT Gisèle et Louis	favorable	Demandent à rencontrer un responsable pour indemnisation à l'amiable			
LAVault Benoit			L'ouvrage ne doit pas aggraver la situation actuelle		
VITON Anne laure	favorable				
DÉCULTOT Jean- Marc	Favorable coût		Bassin d'eaux pluviales – fosses drainantes	Hauteur des bordures Largeur de route Supprimer les parkings non autorisés-Hauteur des panneaux-Hauteur de chaussée-Réseau électrique Réseau tout l'égout	
BESSIERES Yves	favorable				Sorties de hameaux Clainville Cliquemare
CHEDRU Didier	favorable		Fossés latéraux – bassins – tranchée drainante ou noue	Visibilité Largeur des voies Hauteur des bordures et ilot-Supprimer les parkings non autorisés (surlargeurs) Prolongement du merlon Réseaux souterrains	
PATRYCK MARIE	Défavorable coût				
BESNARD Ronan	Avis favorable carrefour dangereux				
FREBOURG Pélagie	Avis favorable carrefour dangereux				

4.4 PROCES VERBAL DE SYNTHESE

L'art. R.123-18 du Code de l'environnement précise que : « Dès réception du registre et des documents annexés, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête rencontre, dans la huitaine, le responsable du projet, plan ou programme et lui communique les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. »

J'ai pris rendez vous avec Mme MORISSE pour lui remettre ce procès-verbal de synthèse le vendredi 15 juin 2018 à 10 h 00.

Ce procès-verbal, joint au présent rapport, reprend l'intégralité des observations sus mentionnées, ainsi que mes deux questions au maître d'ouvrage :

1/ On peut constater que le coût prévisionnel global de l'opération à SAINTE-HELENE-BONDEVILLE est très important. Même s'il n'existe pas de barème national standardisé pour les giratoires, j'estime qu'il est intéressant pour les finances publiques de chercher à minimiser les coûts.

J'ai bien reçu et étudié l'estimation détaillée qui justifie le montant des dépenses par rapport aux différents postes.

Vous précisez dans le dossier que « le projet pourra différer (sans entraîner de modifications substantielles c'est à dire sans modifier la destination du projet ou ses caractéristiques principales) de celui qui a fait l'objet du présent dossier afin de tenir compte des observations recueillies au cours de la présente enquête »

Quels seraient les moyens de réviser sensiblement les coûts à la baisse, sans remettre en cause les principes de sécurité retenus ?

2/ l'estimation du coût des acquisitions foncières (6000.00€) a-t-elle été réalisée par les services de France Domaine ? sinon, comment et par qui ?

4.5 REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Cf annexe 3

4.6 ANALYSE DES OBSERVATIONS ET DES REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE

Le département de Seine Maritime nous a transmis le 28 juin 2018 son mémoire en réponse aux observations formulées sur le registre d'enquête et sur nos questions.

L'ensemble des contributions a été pris en compte et traité par le maître d'ouvrage.

Les indemnités de M. MALANDAIN et M. et Mme DECULTOT ont été estimées et les propositions d'indemnisations qui leur seront faites, explicitées.

En réponse à M DUBOYS FRESNEY, Jean Marc DECULTOT et Didier CHEDRU, les demandes d'aménagements et caractéristiques spécifiques des travaux du rond-point comme les hauteurs de bordure, hauteur et largeur des chaussées, la suppression des surlargeurs des anciennes voies, les problèmes de visibilité, et les propositions présentées seront prises en compte ; le fonctionnement hydraulique sera également pris en considération par une étude de l'opportunité de réaliser des noues d'infiltration. Le merlon paysager pourra être adapté aux disponibilités foncières du département.

En ce qui concerne la mise en doute par M. MARIE des chiffres de la circulation, des comptages ont été effectués et ne semblent pas susceptibles de contestation.

Pour le montant global des travaux, qui est calculé par postes indépendants, il a été précisé que la somme globale inclut 20% d'aléas et imprévus (somme à valoir) qui ne seront pas systématiquement dépensés, ce qui diminue sensiblement le prix global, bien que le projet ne puisse garantir la non-utilisation de cette marge de sécurité.

Sans affirmer que tous les souhaits, même les plus simples, du public qui participe à une enquête publique en apportant des observations et propositions mesurées, seront exaucées, il est manifeste qu'en l'espèce, le maître d'ouvrage a pris en compte l'ensemble des requêtes relatives à la présente enquête pour y apporter une réponse favorable ou pour le moins, l'assurance d'une étude pour en envisager la faisabilité.

Il est satisfaisant de constater que l'enquête publique n'est pas qu'une simple formalité administrative, mais que la participation de la population permet de faire avancer le projet, d'y apporter des aménagements particuliers, des modifications, et des améliorations, pour s'adapter le mieux possible aux contingences et spécificités locales.

L'enquête publique montre ainsi qu'elle est garante de la participation du public à la vie locale et aux projets des décideurs dans le respect des personnes et de l'environnement.

CONCLUSIONS & AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

SUR LE DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

Le dossier relatif à l'enquête de déclaration d'utilité publique contient l'ensemble des pièces exigées par les textes en vigueur.

La publicité légale requise pour cette procédure a été respectée à savoir :

- la publication dans la presse locale et régionale
- l'affichage en mairie et sur site durant la durée de l'enquête

L'information du public a été réglementairement effectuée, affichage en mairie et insertions dans la presse avec, en plus, fourniture volontaire de dépliants d'information à la mairie de SAINT-HELENE-BONDEVILLE par le Département.

L'enquête, qui portait sur 15 jours, s'est déroulée conformément à la législation en vigueur et aux termes de l'arrêté préfectoral en ce qui concerne, notamment, la prise de connaissance du dossier et de tenue de permanences ;

Les permanences se sont déroulées dans de bonnes conditions d'organisation et chacun a été à même, tout au long de l'enquête, de prendre connaissance du dossier et / ou de formuler ses observations.

SUR LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

Le projet d'aménagement d'un carrefour giratoire à Sainte-Hélène-Bondeville RD n°925 et 68a qui nécessite l'acquisition de parcelles en propriétés privées doit dans un premier temps être déclaré d'utilité publique.

Nous avons vu que le contournement de FECAMP par les poids lourds aboutissait au croisement susdit, et que la sécurité des usagers, donc du public passant par ce carrefour devait être garantie par un aménagement spécifique.

Les diverses études et les propositions de variantes ont abouti au choix d'une solution optimale, en termes de sécurité, flux de circulation, visibilité, perception, mais dont le montant s'avère élevé, mais plus raisonnable sans la somme à valoir.

J'estime important de ne pas atteindre cette somme à valoir pour ne pas aboutir à un coût excessif du projet par rapport à l'intérêt qu'il présente.

L'objectif principal de cet aménagement du carrefour est de répondre aux besoins identifiés de circulation et de sécurité, tout en respectant les contraintes liées à l'intégration du projet dans l'environnement.

Les bases de l'utilité publique résident donc dans le fondement même du projet : Assurer la sécurité du carrefour avec de bonnes conditions de visibilité

Selon le CEREMA, et quasiment de notoriété publique, les ronds-points de type giratoire sont considérés comme « les plus satisfaisants » sur le champ de la sécurité.

La visibilité du carrefour sera améliorée par un décalage par rapport aux axes actuels, des signalisations et pré-signalisations conséquentes, et éventuellement un éclairage.

J'ai effectué une analyse approfondie du dossier, et des réponses apportées par le maître d'ouvrage lors de nos réunions et aux questions initiales.

On peut noter que la quasi-totalité des observations mettent en avant le bien-fondé du projet, alors qu'en matière d'enquête publique, les détracteurs sont très souvent plus nombreux que les thuriféraires.

Le projet permettra une circulation fluide, non interrompue comme pourraient le faire des feux tricolores, sans le danger persistant que pourraient présenter des chicanes, sans atteinte à l'environnement, puisque les surfaces imperméables seront quasiment identiques à la conformation précédente et des aménagements seront effectués pour intégrer l'ensemble dans le paysage, sans modifier ni aggraver les axes de ruissellement ni les écoulements pluviaux naturels.

EN CONSEQUENCE ET AU VU :

- du dossier présenté ;
- des observations relevées au registre d'enquête, transmises au maître-d'ouvrage, des réponses apportées
- du Procès-verbal d'enquête supra ;
- des conclusions supra ,

J'émet un

AVIS FAVORABLE

**A la déclaration d'utilité publique en vue de l'aménagement
d'un carrefour giratoire à SAINT-HELENE-BONDEVILLE RD n°925 et 68 A**

Fait à DIEPPE, le 30 juin 2018

LE COMMISSAIRE ENQUETEUR

Didier IBLED