

DEPARTEMENT DE LA CORSE-DU-SUD

Commune de Grosseto-Prugna

CONCLUSIONS ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Enquête publique du 4 septembre 2017 au 26 septembre 2017

Enquêtes publiques conjointes

- . préalable relative à la déclaration d'utilité publique (DUP)
- . parcellaire

relatives au projet de travaux d'aménagement, par le département de la Corse-du-Sud, d'un giratoire à 4 branches au niveau du centre équestre et d'un bassin de compensation sur la RD n°555 et de travaux d'aménagement et de prolongement de la contre-allée sur la RD n°55, dans le secteur de Porticcio, sur le territoire de la commune de Grosseto-Prugna.



PREFECTURE DE CORSE DU SUD
Arrivée le

24 OCT. 2017

Direction des Politiques
Publiques et des Collectivités Locales
Bureau de l'Aménagement
et l'Environnement

Octobre 2017

Commissaire enquêteur

Carole BOUCHER

Table des matières

I RAPPEL DE L'OBJET ET DES ELEMENTS ESSENTIELS DE L'ENQUÊTE.....	3
1.1. Procédure.....	3
1.2. Rappel du projet.....	4
II CONCLUSIONS MOTIVEES RELATIVES A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE.....	5
2.1. Pertinence.....	5
2.2. Aspects comparés du projet.....	12
2.3. Conclusion.....	15
III CONCLUSIONS MOTIVEES RELATIVES A L'ENQUÊTE PARCELLAIRE.....	17
IV AVIS CONCERNANT LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE.....	18
V AVIS CONCERNANT L'ENQUÊTE PARCELLAIRE.....	19

I RAPPEL DE L'OBJET ET DES ELEMENTS ESSENTIELS DE L'ENQUÊTE

1.1.Procédure

Par arrêté préfectoral n°2A-2017-07-06-001 pris en date du 6 juillet 2017, Monsieur le Préfet de la Corse-du-Sud a officialisé les modalités de la procédure ayant pour objet d'informer les publics et de recueillir ses appréciations, ses suggestions et ses contre-propositions concernant le **projet de travaux d'aménagement, par le département de la Corse-du-Sud, d'un giratoire à 4 branches au niveau du centre équestre et d'un bassin de compensation sur la RD n°555 et de travaux d'aménagement et de prolongement de la contre-allée sur la RD n°55, dans le secteur de Porticcio, sur le territoire de la commune de Grosseto-Prugna.**

Prescrites pour une durée de 23 jours consécutifs, du lundi 4 septembre 2017 au mardi 26 septembre 2017 inclus, deux enquêtes publiques conjointes, ont été menées à bien :

- L'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) relevant du Livre I, titre 1^{er} du Code de l'expropriation puisque l'opération n'est pas soumise à étude d'impact environnemental,
- L'enquête parcellaire portant sur la cessibilité des terrains nécessaires à la réalisation de ces aménagements et relevant du Livre I, titre III, chap. 1^{er} du Code de l'expropriation.

Les pièces du dossier, ainsi que deux registres d'enquête, ont été mis à la disposition du public, du 4 septembre 2017 au 26 septembre 2017, à la mairie annexe de Porticcio, siège de l'enquête, aux heures normales d'ouverture des bureaux :

. Soit du lundi au jeudi de 8H30 à 12H00 et de 13H30 à 17H00

. Le vendredi de 8H30 à 12H00 et de 13H30 à 16H00 sauf les samedis, dimanches et jours fériés.

L'avis d'enquêtes publiques conjointes était également consultable sur le site Internet de la Préfecture de la Corse-du-Sud (<http://www.corse-du-sud.gouv.fr/> rubrique enquêtes publiques) et du Conseil départemental de la Corse du Sud (<https://www.corsedusud.fr/tous-nos-services/enquetes-publiques/>)

L'avis a également été affiché sur les différents sites projet (projet de contre allée abords de la RD 55 et projet de giratoire abords de la RD 555).

Le commissaire a reçu le public au cours des trois (3) permanences tenues à la mairie annexe de Porticcio aux dates et heures stipulées dans l'arrêté préfectoral :

- . Le lundi 4 septembre 2017 de 9H00 à 12H00 (jour d'ouverture des enquêtes)
- . Le mercredi 13 septembre 2017 de 14H00 à 17H00,
- . Le mardi 26 septembre 2017, de 8H45 à 11H45 (dernier jour des enquêtes).

Les observations du public pouvaient être consignées sur les registres d'enquête déposés en mairie de Porticcio ou être transmises au commissaire enquêteur, par courrier postal au siège de l'enquête : *Mairie annexe de Porticcio – 20166 Porticcio*, avant la fin de l'enquête.

Un avis au public faisant connaître l'ouverture des enquêtes publiques conjointes a été, par les soins de la Préfecture, publié en caractères apparents huit (8) jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit (8) premiers jours de celle-ci dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département de la Corse-du-Sud.

	Corse Matin	Journal de la Corse	
1 ^{ère} insertion	18 août 2017	Semaine du 18 au 24 août 2017	17 jours avant le début de l'enquête
2 ^{ème} insertion	8 septembre 2017*	Semaine du 08 au 14 septembre 2017	4 jours à compter du début de l'enquête
3 ^{ème} insertion	10 septembre 2017		6 jours à compter du début de l'enquête

*Avis incomplet lors de la 2^{ème} insertion ayant donné lieu à une nouvelle parution dans le délai imparti.

Les affichages en mairie ont été effectués conformément aux dispositions réglementaires.

Les affichages en mairie et in situ ont été vérifiés par le commissaire enquêteur.

Lors des permanences (les 4, 13 et 26 septembre 2017) et, plus généralement, au cours de l'enquête, aucun incident n'est survenu.

Le registre d'enquête DUP a reçu 4 observations.

Le registre d'enquête parcellaire a reçu 4 observations et 3 courriers (« bon pour pouvoir ») lui ont été annexés.

Huit (8) personnes sont venues prendre connaissance du dossier lors des permanences du commissaire enquêteur.

1.2. Rappel du projet

1.2.1. Le projet consiste :

- . Sur la **RD555**, en la création et l'aménagement d'un giratoire à 4 branches au niveau du centre équestre avec la mise en œuvre d'un bassin de compensation en amont ;
- . Sur la **RD55**, le projet consiste en un prolongement et un aménagement de la contre-allée sur 200 mètres.

1.2.2. Les caractéristiques du projet sont les suivantes :

. RD 555

Le carrefour giratoire possède un rayon extérieur Rg de 15 m, entre marquages. Ce rayon de 15 mètres permet de raccorder les quatre routes sans créer d'entrecroisement de branche.

Les branches du giratoire ont les caractéristiques suivantes (entre marquages) :

Entrée de largeur : 4,00 m

Sortie de largeur : 4,00 m

La plateforme réaménagée sur la bretelle du giratoire comprendra :

- Une chaussée de 7.50 m de largeur,
- Un trottoir en béton coloré, de part et d'autre de la chaussée, d'1.50 m de largeur chacun.

. RD55

Au niveau de la contre-allée, le profil comprendra :

- Une voie de 3.50 m de largeur,
- Une zone de stationnement longitudinale de 2 m de largeur (30 places),
- 2.50 m de trottoir comprenant l'aménagement paysager, l'éclairage public ainsi que les plantations (oliviers).

1.2.3. Les objectifs de ce projet sont :

RD 55

De réaliser l'aménagement de la contre-allée sur la RD 55 sur 200 mètres.

Il s'agira de finaliser l'aménagement déjà existant et de sécuriser de ce fait l'accès des usagers à cette zone commerçante et administrative.

Sécurisation des stationnements le long de la RD 55 par la création de contre-allée (suppression de manœuvres directement sur la RD).

Création de deux bandes cyclables permettant de sécuriser les modes de déplacement doux,

Création de trottoirs permettant de sécuriser les cheminements piétons.

RD 555

De sécuriser le carrefour au niveau du centre équestre sur la RD 555 en créant un giratoire,

De créer un bassin de compensation en amont du giratoire afin de récupérer les eaux de pluie ainsi que les eaux dues à l'imperméabilisation de la surface du giratoire et de les rediriger vers les exutoires existants. Ce bassin de compensation doit permettre également de compenser la surface de remblai nécessaire à la réalisation de la contre-allée.

Cette opération vise à améliorer la sécurité des échanges sur la RD555 au niveau du centre équestre ainsi que de la voie communale menant à l'école.

Création de trottoirs permettant de sécuriser les cheminements piétons

II CONCLUSIONS MOTIVEES RELATIVES A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

2.1. Pertinence

2.1.1. Du point de vue juridique

Le projet de travaux d'aménagement d'une contre-allée (RD 55) et la création d'un giratoire et d'un bassin de compensation (RD 555) impliquent d'intervenir sur **18 parcelles** privées interférant avec la zone DUP qui définit les emprises maximales d'acquisition.

Le Conseil départemental de la Corse-du-Sud doit donc faire l'acquisition de tout ou partie de ces parcelles privées incluses dans l'emprise DUP, initialement par la procédure amiable, mais si elle échoue, en recourant à la **procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique**.

L'avis de l'Autorité environnementale en date du 12 août 2015 ayant précisé que le projet ne nécessitait **pas d'étude d'impact environnemental**, la présente enquête entre dans la catégorie des enquêtes publiques préalables à une DUP dès lors que celle-ci ne porte pas sur une opération

susceptible d'affecter l'environnement. Par conséquent, elle est régie par les **articles R. 112-1 à R. 112-24 du Code de l'expropriation**.

2.1.2. Utilité publique du projet

La jurisprudence montre qu'une opération d'expropriation ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social qu'elle comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente.

2.1.2.1. Bien fondé du projet

A. Intérêt général

L'opération s'inscrit dans un cadre d'intérêt général puisqu'elle a pour objectif essentiel la diminution du risque d'accidents de la route et la sécurisation des usagers.




Objectifs travaux d'aménagement RD 555

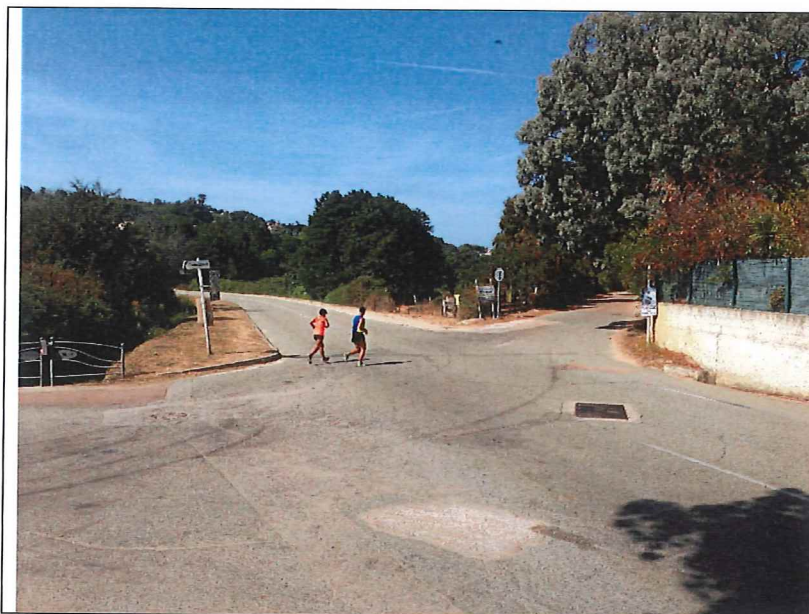
*Sécuriser le carrefour au niveau du centre équestre sur la RD 555 en créant un giratoire.
Cette opération vise à améliorer la sécurité des échanges sur la RD555 au niveau du centre équestre ainsi que de la voie communale menant à l'école.
Création de trottoirs permettant de sécuriser les cheminements piétons*

Au niveau de cette intersection, les risques en matière d'accidentologie peuvent être dus aux vitesses excessives sur la RD 555, manque de visibilité lors du passage à l'intersection (vue n°3), pente importante à l'arrivée de l'intersection, mouvements dangereux de cisaillement sur la RD 555 de la part des usagers, présence de plusieurs accès riverains sur le carrefour, absence de cheminement piéton sécurisé, pas de passage piéton aménagé (vue n°4).

Si le nombre d'accidents sur ce tronçon de route n'est pas significatif (aucun accident recensé entre 1988 et 2016 - données DDTM SAT Unité sécurité routière et crises), le nombre de véhicules empruntant cette voie est en augmentation (données trafic) et cette tendance devrait être amenée à croître (constructions nouvelles, voie de délestage de plus en plus usitée notamment en période estivale).

Les aménagements de trottoirs visent la sécurité des piétons et des joggeurs.

	<p>Vue n° 1 Intersection proche centre équestre Véhicule circulant sur la RD 555</p>
	<p>Vue n°2 Intersection proche centre équestre Véhicule sortant de la voie communale</p>
	<p>Vue n°3 Intersection RD 555 Véhicule sortant de la voie proche centre équestre Visibilité moyenne</p>



Vue n°4
RD 55 Intersection
Pas d'aménagement de
trottoirs ni de passage
piétons

Objectifs travaux d'aménagement contre allée RD 55

Il s'agit de finaliser l'aménagement déjà existant et de sécuriser de ce fait l'accès des usagers à cette zone commerciale et administrative.

Sécurisation des stationnements le long de la RD 55 par la création de contre-allée (suppression de manœuvres directement sur la RD).




Création de deux bandes cyclables permettant de sécuriser les modes de déplacement doux



Création de trottoirs permettant de sécuriser les cheminements piétons.

La finalisation de l'aménagement devrait permettre une meilleure lisibilité de l'équipement (début/fin, fonctionnalités).

Actuellement à la sortie du giratoire (en venant de Pietrosella vers Ajaccio), un panneau indique une entrée de parking. Cet aménagement non abouti conduit à un stationnement désordonné de véhicules gênant la circulation des piétons, des joggeurs et des promeneurs et susceptible de présenter des risques d'accidents.

Sur ce tronçon dont la fréquentation est plus conséquente, dix accidents corporels de la circulation routière ont été dénombrés entre 1988 et 2016 (données DDTM SAT Unité sécurité routière et crises).

	<p>Vue n°5 RD 55 En sortie de giratoire panneau indiquant une possibilité de stationner</p>
	<p>Vue n°6 RD 55 Stationnement désordonné de véhicules Pas de délimitation du stationnement Question de l'usage de cet espace</p>
	<p>Vue n°7 RD 55 Stationnement désordonné de véhicules Pas de délimitation du stationnement Question de l'usage de cet espace</p>

	<p>Vue n°8 RD 55 Stationnement en bordure de route Le piéton tente de se frayer un chemin</p>
	<p>Vue n°9 RD 55 Abords de la contre allée – Dénivelé par rapport à la voie</p>

B. Cohérence

RD 555

Le positionnement du giratoire projeté est légèrement décalé par rapport à l'intersection existante pour des raisons liées au confort et à la sécurité de l'utilisateur (pente modérée) et le souhait de réduire au maximum le mouvement des terres.

L'emplacement du bassin de compensation en amont du giratoire a été déterminé en accord avec le service de la Police de l'eau (DDTM 2A).

RD 55

S'agissant d'une finalisation d'un projet, le périmètre de la contre-allée est conditionné par l'existant : voie de 3.50 m de largeur, zone de stationnement longitudinale de 2 m de largeur, 2,50 m de trottoirs (aménagement paysager, éclairage public, plantations), 2 bandes cyclables de part et d'autre de 1.50 m de largeur.

Le positionnement des aménagements routiers projetés est cohérent puisqu'il prend en compte les contraintes liées à la configuration des lieux.

2.1.2.2. Atteinte à la propriété privée

RD 555

L'acquisition des terrains inclus dans l'emprise de la bande DUP est nécessaire pour permettre la réalisation du giratoire et du bassin de compensation.

RD 55

L'acquisition des terrains inclus dans l'emprise de la bande DUP est nécessaire pour pouvoir finaliser l'aménagement existant et la réalisation de la contre-allée.

Sur les plans, le périmètre objet de la DUP coïncide avec les plans parcellaires des projets situés sur la RD 55 et la RD 555.

A la lecture du projet de travaux et du plan parcellaire à l'échelle 1/500^{ème}, il apparaît qu'il n'y a pas de disproportion marquée entre l'emprise à exproprier et la nature du projet.

En effet, l'observation des emprises sur les terrains privés interférant avec la bande DUP telle que définie dans le plan des travaux montre que les atteintes à la propriété privée sont proportionnées à la juste mais nécessaire réalisation des travaux.

RD 555

Si une variante de type tourne à gauche a été envisagée comme alternative au carrefour giratoire et bien que moins onéreuse, le choix de l'aménagement d'un carrefour giratoire paraît la meilleure solution au niveau sécuritaire même si l'emprise DUP est plus conséquente.

RD 55

Le stationnement est l'outil le plus puissant dont les pouvoirs publics disposent pour gérer la mobilité urbaine et faire évoluer les comportements des usagers. Ce sujet extrêmement sensible représente des enjeux forts pour les différents acteurs. Le stationnement consomme, en effet, de manière générale énormément d'espace public et privé.

S'agissant du projet de contre-allée, la variante relative au type de stationnements (épi, longitudinal) a conduit au choix de la solution la plus sécuritaire : supprimer les demi-tours et possibilité de manœuvres hors voie principale.

L'intégration de bandes cyclables est une initiative intéressante de déplacement en mode doux même si également consommatrice d'espaces.

2.1.2.3. Bilan coûts avantages

. Le coût financier de l'opération

Montant de l'opération

Poste	Estimation (euro)	Ecart
Etudes	60 000 TTC	2,93 %
Acquisitions foncières (actualisation juillet 2017)	336.745,53 € TTC	16,45 %
Travaux	1 650 000 € TTC	80,62 %
Total	2 046 745,53 € TTC	100 %

Le coût de l'opération est en adéquation avec le but recherché : améliorer la sécurité routière et le confort des usagers.

Le coût des acquisitions foncières reste raisonnable au titre de l'opération (16,45 %).

2.1.2.4. Inconvénients ou atteintes d'ordre économique et social

L'opération s'inscrit dans un cadre d'intérêt général visant à la diminution des risques d'accidents à l'intersection proche du centre équestre et en centre-ville de Porticcio ainsi qu'à la sécurisation des piétons.

2.2. Aspects comparés du projet

2.2.1. Aspects positifs

RD 55

. Bandes cyclables

L'initiative d'insérer des modes de déplacements doux via l'aménagement de bandes cyclables est intéressante. Cela permet d'introduire non seulement une certaine forme de modération de la vitesse du trafic motorisé mais aussi de montrer aux utilisateurs de l'espace public que le « vélo existe » et qu'il constitue une alternative valable à l'automobile dans le choix du mode de déplacement.

. Attractivité du site

Il est à noter que le projet de contre allée vient faciliter les possibilités de stationner et permettre de sécuriser les automobilistes pour accéder à la zone commerciale et administrative.

RD 555

. Accueil des publics

Les quelques témoignages que j'ai pu observer pendant le cours de l'enquête ou portés sur le registre démontrent un accueil des publics très favorable à l'aménagement d'un giratoire en remplacement de l'intersection pour des raisons liées à la sécurisation des usagers (automobilistes, piétons).

Aspects positifs communs

. Impact environnemental

RD 55

Le projet de contre-allée se situe à proximité d'un site NATURA 2000 marin (FR9402017 – « Golfe d'Ajaccio ») et en limite de site inscrit. Le projet ne devrait pas impacter le site NATURA 2000 à proximité.

RD 555

Le projet de giratoire n'est pas situé dans une zone réglementaire ou d'inventaire de protection environnemental.

La zone du projet n'interfère avec aucun espace remarquable ou un site NATURA 2000.

RD 55 et RD 555

Le projet de contre-allée (RD 55) se situe à proximité immédiate d'une zone inondable et empiètera très partiellement sur la zone humide mitoyenne.

Pour compenser cet impact, le pétitionnaire prévoit la construction d'un bassin de rétention des eaux situé en amont de la RD 555.

Des mesures sont prises pour **prévenir tout risque de pollution en phase chantier**. Les mouvements de terre et de matériaux sont équilibrés sur ce projet, aucun dépôt n'est donc à prévoir.

Un projet qui tient compte des orientations du PADDUC

Le Plan d'aménagement et de développement durable de la Corse (PADDUC) approuvé par l'Assemblée de Corse le 2 octobre 2015 définit des **Secteurs d'Enjeux Régionaux**. Ces zones de forts enjeux de développement urbain ou économique où une **approche globale est nécessaire** font l'objet d'orientation d'aménagement, pour permettre l'émergence de projets de territoire intégrés. Le PADDUC subordonne l'extension de l'urbanisation dans ces secteurs à la **condition d'un aménagement d'ensemble dans le respect des enjeux identifiés et des orientations** fixées par le PADDUC sur chacun de ces espaces.

Des extraits du PADDUC sont précisés à la suite :

Les enjeux

Le **PADD SER de GROSSETO-PRUGNA (PORTICCIO/CAURO/BASTELICACCIA)** est identifié comme devant faire l'objet d'un projet d'ensemble : « *forte interpénétration entre tissu urbain et espaces agricoles à forte potentialité* », « *zones urbaines en fort développement sur le littoral* », « **circulation difficile sur la route littorale** », « *articuler à l'échelle de la baie d'Ajaccio, (...) les enjeux de déplacement par mer et sur terre* », « *réorganiser le réseau viaire pour gérer les circulations de transit* » « **organiser les centralités nécessaires à la restructuration de ces espaces linéaires** ».

Les enjeux territorialisés du tourisme insulaire sur le littoral : faire face à un « phénomène saisonnier de concentration des flux nécessitant un « surdimensionnement » des équipements primaires dont la voirie et les réseaux divers permettant d'absorber une forte charge sur une période courte.

↳ Le projet de travaux d'aménagements routiers des RD 55 et RD 555 est concerné par l'ensemble de ces enjeux.

Les orientations du PADD SER GROSSETO-PRUGNA

« En zone urbanisée, il s'agit de favoriser les renforcements urbains », « améliorer l'intégration paysagère, environnementale et urbaine ainsi que la cohérence d'ensemble des zones commerciales : les zones commerciales doivent faire l'objet de projets de gestion spécifiques et d'un renouvellement urbain visant à les structurer, à les reconnecter à la ville et à les réintégrer dans le contexte paysager et environnemental, pour en améliorer le cadre et l'usage. Ce renouvellement urbain doit notamment porter sur le renforcement, voire la recomposition de la trame viaire ».

Ecologie urbaine : *« Privilégier le partage modal de la voirie (piétons, deux roues et véhicules), des cheminements et stationnements adaptés aux modes doux ».*

Priorité en matière d'infrastructures : *Viser davantage l'amélioration de la fluidité plutôt que l'augmentation des vitesses, systématiquement inclure des voies de circulations dédiées aux autres modes de déplacement (transports collectifs ou des modes doux), partage de la voirie et régulation du stationnement de surface.*

Modes doux. *A côté de la marche qui doit être facilitée dans les secteurs urbanisés denses, le vélo doit être développé au niveau de l'ensemble des agglomérations dont l'axe Porticcio – Sanguinaires.*

↳ Le projet de travaux d'aménagements routiers des RD 55 et RD 555 participe à la structuration du pôle urbain de Porticcio à l'échelle du golfe d'Ajaccio. L'utilisation de ces axes de communication et la diversification de leurs fonctions (intégration de modes doux) doit permettre de créer un tissu urbain rénové visant l'amélioration du cadre de vie.

2.2.2. Aspects négatifs

RD 55

Risque de submersion marine

. Le risque de submersion marine n'est pas compensé. Seul le faible périmètre de travaux concerné (1600 m²) et le caractère anthropique de la zone laissent à penser que le risque est mesuré.

Impact environnemental

La destruction de 2 500 m² de zone humide pèse sur l'environnement (objectif créer 30 places de stationnement bien que 1300 places existent à proximité – Avis DREAL du 04/04/2017).

Le stationnement est indispensable pour les habitants notamment au regard d'une constitution d'un centre urbain tout comme pour le bon fonctionnement des commerces et des activités économiques. Mais plutôt que « plus de parking », la quête devrait aller au « mieux de parking » puisque l'espace consacré à la voiture est perdu pour les autres fonctions urbaines. Conséquence : la diminution de l'usage de l'espace public.

Ainsi, une gestion rationnelle des stationnements pourrait être envisagée (rotation des véhicules, contrôle efficace,...). En effet, la disponibilité ou non d'un emplacement de stationnement à destination est l'élément qui influence le plus le choix du mode de transport pour les usagers qui disposent d'une alternative réelle à l'automobile.

Une gestion de l'offre de stationnement afin de réduire progressivement l'attractivité de l'automobile comme mode de déplacement urbain est une des priorités d'aménagement du PADDUC.

L'accueil des publics

Les quelques témoignages que j'ai pu observer pendant le cours de l'enquête ou portés sur le registre font valoir que les publics se montrent plus réservés voire défavorables quant au projet de finalisation de l'aménagement de contre allée. Le stationnement longitudinal et l'intégration de bandes cyclables suscitent de nombreuses questions, les publics se disent peu convaincus par l'aspect « plus » sécuritaire de ces aménagements.

Aspects négatifs communs

Impact hydraulique du projet non connu à ce jour

L'étude hydraulique n'est pas fournie au dossier. Une modélisation hydraulique en vue de connaître les impacts quantitatifs et qualitatifs produits par la mise en place ou la modification des ouvrages (vitesse d'écoulement, possibilités d'érosion ou de sédimentation) paraît un préalable nécessaire.

Procédure d'expropriation

Si les négociations à l'amiable échouent, la procédure d'expropriation peut entraîner des retards dans la réalisation du projet de travaux d'aménagements routiers.

Les solutions techniques envisagées (giratoire, bande cyclable) présentent une surface d'emprise au sol plus importante que celle des autres variantes, ce qui impose au Conseil départemental de la Corse-du-Sud d'acquérir des terrains appartenant à des particuliers.

La surface d'emprise de la zone DUP est particulièrement prégnante sur certaines parcelles plus impactées que les autres (pour certaines parcelles, l'emprise est totale).

Périmètre DUP – Précision des surfaces des ouvrages existants et travaux supplémentaires

Le périmètre de l'emprise du projet figurant sur l'état parcellaire semble en concordance avec le périmètre du plan général des travaux.

NB. Une identification précise des surfaces des ouvrages existants et des travaux supplémentaires paraît un complément nécessaire.

Coût financier du projet

Le coût du giratoire est bien plus élevé que le coût des aménagements de l'intersection actuelle en solution type « tourne à gauche ».

Le coût de la contre-allée est bien plus onéreux puisqu'il nécessite la création d'un bassin de compensation en raison du risque inondation.

2.3. Conclusion

Il apparaît que **l'opération d'expropriation peut être déclarée d'utilité publique** puisque les atteintes à la propriété privée, le coût financier et les inconvénients d'ordre social qu'elle comporte ne sont pas excessifs eu égard au bien-fondé du projet dont l'intérêt général est avéré.

III CONCLUSIONS MOTIVEES RELATIVES A L'ENQUÊTE PARCELLAIRE

L'enquête parcellaire constitue, après l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, la deuxième phase de l'enquête administrative.

Elle a pour but :

- . De déterminer les parcelles à exproprier,
- . D'identifier les propriétaires, les titulaires de droit réel et les autres intéressés.
- . De vérifier si la surface de l'emprise de Déclaration d'Utilité Publique est en adéquation avec la superficie nécessaire à la réalisation de l'opération telle que présentée dans le dossier.

L'opération nécessitant l'acquisition par le Conseil départemental de la Corse-du-Sud de parcelles appartenant à des propriétaires privés, la pertinence de l'enquête parcellaire est avérée.

. L'état parcellaire identifie tous les propriétaires et titulaires de droits réels et définit avec précision l'emprise à acquérir.

. La notification informant officiellement les propriétaires des parcelles concernées de l'ouverture de l'enquête parcellaire a été faite conformément aux dispositions de l'article R. 131-6 du Code de l'expropriation.

. La surface de la Déclaration d'Utilité Publique montre que celle-ci est proportionnée aux justes besoins de l'opération et qu'elle est bien destinée aux projets d'aménagements routiers (contre-allée, giratoire et bassin de compensation).

IV AVIS CONCERNANT LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

VU

- Le dossier de présentation du projet,
- Le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique plus particulièrement les articles R. 112-1 à R. 112-24.
- L'avis de l'autorité environnementale en date du 12 août 2015,
- Les observations du public.

CONSTATANT QUE

- Le dossier de présentation est complet.
- L'enquête s'est déroulée dans les conditions prévues par les textes législatifs et réglementaires.
- L'autorité environnementale considère que le projet n'est pas soumis à étude d'impact environnemental.
- Le projet est compatible avec le règlement national d'urbanisme.

MOTIFS :

Le bien-fondé du projet est avéré puisqu'il s'inscrit dans un cadre d'intérêt général de sécurité routière visant à atténuer le risque accidentogène pour les usagers (automobilistes et piétons) des RD 55 (finalisation de l'aménagement d'une contre-allée) et RD 555 (giratoire et bassin de compensation).

L'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique montre que les atteintes à la propriété privée, le coût financier et les inconvénients d'ordre social qu'elle comporte ne sont pas excessifs eu égard au bien-fondé du projet.

Le projet n'a pas d'incidences environnementales significatives.

Au vu du dossier présenté à l'enquête publique, des observations formulées, après avoir examiné les différents aspects du projet, le commissaire enquêteur émet un

AVIS FAVORABLE AVEC RESERVE à la Déclaration d'Utilité Publique.

Le commissaire enquêteur émet une **RESERVE** visant la production préalable des résultats de l'étude de l'impact hydraulique des aménagements projetés confirmant les bonnes capacités et caractéristiques des ouvrages tels que décrits au dossier conformément à la déclaration Loi sur l'eau et aux prescriptions du Plan de Prévention du Risque d'Inondation dans le bassin versant U Frassu.

Ajaccio, le 23 octobre 2017

Le commissaire enquêteur,



Carole Boucher

V AVIS CONCERNANT L'ENQUÊTE PARCELLAIRE

VU

Le dossier de présentation du projet,
Le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et plus particulièrement les articles R. 112-1 à R. 112-24,

CONSTATANT QUE

Le dossier de présentation est complet,
L'expropriant a agi conformément aux dispositions du Code de l'expropriation.
L'emprise foncière à acquérir a été définie avec précision,
L'emprise DUP est proportionnée au juste mais nécessaire besoin de l'opération et bien destinée à l'usage indiqué dans l'arrêté préfectoral,
Les propriétaires et titulaires de droits réels des parcelles soumises à l'emprise DUP ont été formellement identifiés et informés de la procédure en cours par voie de notification,

Au vu du dossier présenté à l'enquête publique, des observations formulées, le commissaire enquêteur émet un **AVIS FAVORABLE** à l'enquête parcellaire.

Ajaccio, le 23 octobre 2017

Le commissaire enquêteur,


Carole Boucher

