

SEJOURNE Hubert
Commissaire enquêteur
4 rue de Feniton
14111 LOUVIGNY
hmc.sejourne@orange.fr
Tel 0685947112

Dossier n° E 15000169/14
Décision du 22/12/2015
Département du Calvados

Rapport d'Enquête Publique Unique
d'une part sur la déclaration d'utilité publique du projet de
création d'une liaison douce en site propre entre BAYEUX et
PORT EN BESSIN-HUPPAIN, traversant les communes de
COMMES, MAISONS et SULLY,
d'autre part sur la mise en compatibilité des PLU de COMMES
et PORT EN BESSIN-HUPPAIN ainsi que du POS de
MAISONS.

Enquête conduite du 29 Février 2016 au 2 Avril 2016 à 12 H inclus

Destinataires : Préfecture du Calvados
Conseil général du Calvados
Tribunal administratif de Caen

Identification du demandeur :

La déclaration d'utilité publique est sollicitée par le Conseil Général du Calvados, Maître d'ouvrage de l'opération. Le bureau d'étude IRIS Conseil a été mandaté par la Collectivité Publique pour réaliser les études nécessaires à la réalisation de ce projet, y compris l'étude d'impact sur l'environnement.

Sommaire du rapport

I	Objet de l'enquête	Page 3
II	Textes législatifs	Page 3
III	Organisation de l'enquête	Page 4
IV	Etude du dossier	Page 6
V	Visite des lieux et rencontres	Page 9
VI	Déroulement de l'enquête	Page 10
VII	Analyse et observations du public	Page 10
VIII	Procès-verbal de fin d'enquête	Page 12
IX	Avis des Personnes Publiques Associées	Page 27
X	Pièces annexes au rapport	Pages 28 à 55

Rapport d'enquête publique

I Objet de l'Enquête

Le département du Calvados envisage la création d'une liaison douce (Voie Verte) entre les communes de Bayeux et Port en Bessin. Ce projet s'inscrit dans un schéma départemental dont l'ambition est de développer la pratique du vélo de loisir en créant un réseau rationnel d'itinéraires en site propre.

Ce projet s'intègre à un schéma européen, national et régional. Il concerne l'itinéraire européen N° 4 « Roscoff-Kiev ».

La présente enquête publique concerne le projet d'aménagement de la section Port en Bessin Bayeux dont une petite fraction a déjà été exécutée à partir de Bayeux vers le bourg de Sully.

Longue de 5 Kms environ, elle reliera Bayeux à Port en Bessin-Huppain en traversant les communes de Sully, Maisons, Commes et Port en Bessin-Huppain.

L'intérêt plus général est de relier Bayeux au site d'Omaha Beach.

Cette enquête unique concerne la déclaration d'utilité publique des travaux et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme. L'enquête parcellaire sera conduite ultérieurement.

Elle s'est déroulée du lundi 29 février 2016 à 9 H au samedi 2 Avril 2016 à 12 H dans les Mairies de Port en Bessin-Huppain, Sully, Maisons et Commes où le public pouvait déposer ses observations sur l'utilité publique du projet. Le dossier avait été également déposé au siège des intercommunalités de Bayeux et de Trévières.

II Textes législatifs

Le rappel des textes figure de façon complète dans les pages 6 et 7 de l'étude.

Les textes majeurs sont ceux du Code de l'Expropriation qui bien évidemment font référence à l'utilité publique.

Par contre, il y a quelques erreurs. Pour le code de l'expropriation, c'est l'article L 11-1 qui est en cause (et non l'article L1).

Les références à l'article L 123-14 du Code de l'urbanisme n'ont pas été actualisées.

En effet l'étude vise l'article L 123-14 du Code de l'Urbanisme qui est abrogé et remplacé par l'article L153-54 créé par ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015 qui stipule :

« Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint ».

Toujours dans le code de l'urbanisme, dans l'article R 123-23, la référence à l'article L 121-12 est à remplacer par la référence à l'article L 104-6.

III Organisation de l'Enquête

1/ Désignation du Commissaire enquêteur

J'ai, Hubert SEJOURNE, ingénieur en retraite, été désigné en qualité de Commissaire enquêteur par décision de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de CAEN en date du 22 Décembre 2015 (Pièces annexes page 29 et 30). M'ont été remis par la Préfecture (Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Calvados) quatre documents comprenant:

- L'objet de l'enquête et les informations juridiques et administratives
- Le plan de situation
- La notice explicative qui décrit les caractéristiques des ouvrages et une appréciation sommaire des dépenses

- Le plan général des travaux
- Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants
- L'appréciation sommaire des dépenses
- L'étude d'impact
- L'avis de l'Autorité environnementale
- Différentes annexes dont le diagnostic foncier réalisé par la SAFER de Basse Normandie

2/ Arrêté de mise à l'enquête publique

L'arrêté Préfectoral de mise à l'enquête est en date du 5 Février 2016 (Pièces annexes pages 31 à 35).

3/ Modalités de l'enquête

Date de l'Enquête

Elle s'est déroulée du lundi 29 Février au samedi 2 Avril 2016. Les pièces justificatives ont été déposées durant l'enquête dans les Mairies de Sully, Maisons, Commes, Port en Bessin-Huppain ainsi qu'au siège des intercommunalités de Bayeux et Trévières . Le public a pu en prendre connaissance et consigner ses observations ainsi qu'il y était invité.

Organisation des permanences

Elles ont eu lieu :

Mairie de Port en Bessin-Huppain	le lundi 29 février 2016 de 9 H à 12 H
	le samedi 2 Avril 2016 de 9 H à 12 H
Mairie de Sully	le mardi 8 Mars 2016 de 14 H 30 à 16 H 30
Mairie de Maisons	le vendredi 18 Mars 2016 de 16 H à 19 H
Mairie de Commes	le lundi 21 Mars 2016 de 14 H à 17 H

Conformément à l'Arrêté Préfectoral sus relaté, un premier avis au public a été publié dans les journaux (Ouest France le mercredi 10 Février 2016 édition du Calvados et Renaissance du Bessin le 9 Février 2016), avis renouvelé dans les 15 jours de l'ouverture d'enquête

(Ouest France le 1^{er} mars 2016 et Renaissance du Bessin le 1^{er} mars 2016) (Pièces annexes pages 36 à 39).

Le Conseil Départemental du Calvados a fait afficher sur le site à 11 endroits différents une affiche sur fond jaune de format réglementaire (Format A2) de sorte que la population a été très largement informée (Pièces annexes pages 40 à 42).

Registres d'enquête

Les douze registres d'enquête relatifs :

d'une part à la déclaration d'utilité publique (6 registres) concernant le projet de création d'une liaison douce, en site propre, entre Bayeux et Port en Bessin-Huppain sur les communes de Sully, Maisons, Commes et Port en Bessin-Huppain, le dossier d'étude comprenant notamment l'étude d'impact et les plans ont été tenus à la disposition du public du 29 février au 2 Avril 2016 aux jours et heures habituels d'ouverture des mairies et des Communautés de communes Bayeux Intercom et Trévières pour consigner éventuellement les observations sur les registres ou les adresser par écrit au commissaire enquêteur,

d'autre part à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (6 registres), conséquence directe de la Déclaration d'utilité publique aux mêmes lieux.

Le public a participé, principalement sur des aspects touchant à l'itinéraire et aux conditions d'insertion de la voie dans le milieu naturel.

Les registres ont été clos le 2 Avril 2016 et récupérés par mes soins.

Publicité locale du dossier

L'arrêté Préfectoral a été affiché régulièrement par les quatre mairies et les deux intercommunalités concernées qui ont accusé réception des affiches A2 ce qui a fait l'objet d'attestations des élus. (Pièces annexes pages 43 à 53)

De son côté, le Conseil Départemental du calvados tout au long de la RD 6 a judicieusement réparti les 11 affiches de format A2 et en a vérifié le maintien pendant la durée de l'enquête, ce que le Commissaire Enquêteur a vérifié de son côté.

IV Etude du dossier et avis du Commissaire Enquêteur

Il est dommage que le dossier n'ait pas davantage mis en relief le tracé proposé à l'enquête, à savoir la variante 1 Bis qui paraît recevoir le maximum de suffrages, y compris par les communes traversées. De même, l'étalement de rédaction dans le temps, sur plusieurs années, ne favorise pas l'unité du document. Un exemple parmi d'autres est fourni par l'évaluation du service du Domaine qui est traitée dans un document séparé alors qu'elle aurait dû être intégrée au coût des opérations.

Le diagnostic agricole est lui-même un peu dépassé ayant été réalisé en 2011, et aurait mérité d'être réactualisé, le secteur économique concerné évoluant rapidement.

Sur un plan général, le développement des voies vertes exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des cavaliers et des piétons, correspond à un intérêt croissant pour les moyens de circulation dite « douce ». Associé à des préoccupations environnementales, cet essor est porté par le développement du cyclotourisme et la remise en question progressive de la prédominance des modes de circulation motorisés.

Il est donc dédié aux modes de transports comme le vélo, le roller, la trottinette, la marche à pied. Le cheminement est séparé des voies pour véhicules motorisés dans le but d'assurer la sécurité des usagers.

Il est utilisé dans le cadre du tourisme, des loisirs et des déplacements de la population locale.

Cette question de la circulation locale est importante pour la voie verte Bayeux Port en Bessin-Huppain car l'argument des déplacements des enfants rejoignant les établissements scolaires de Port en Bessin a indiscutablement pesé dans l'établissement de la variante 1 Bis.

Ces voies doivent en effet être accessibles au plus grand nombre, sans grande exigence physique particulière, sécurisées et jalonnées.

Les voies vertes, inscrites dans le droit défini dans le Code de la Route doivent respecter un certain nombre de prescriptions :

- **facilité d'accès** : leurs pentes faibles ou nulles permettent leur utilisation par tous les types d'usagers, y compris les personnes à mobilité réduite. Les communes de Port en Bessin-Huppain et Commes ont éliminé la variante 1, pourtant plus qualitative au plan environnemental, plus touristique parce que passant près des pertes de la rivière Aure Supérieure, phénomène géologique particulièrement intéressant et rare en Normandie.

- **sécurité** grâce à leur séparation physique par rapport aux voies carrossables et à l'aménagement approprié des points d'accès. Toutes les personnes rencontrées ont insisté sur le caractère dangereux de la Route RD 6 et sur la nécessité d'avoir un site propre pour les cyclistes et les piétons.

- **continuité des tracés** avec des solutions alternatives dont certaines peuvent poser un problème de cohabitation ce qui est le cas pour la voie Verte dont la DUP est sollicitée.

- **respect de l'environnement** le long des voies et invitation pour les usagers à le respecter. La voie Verte traverse une zone humide qui appelle la vigilance au plan de la construction, sachant que le dispositif loi sur l'eau sera déclaratif.

Les voies vertes peuvent aussi emprunter des **cheminements secondaires à circulation faible** mais cela pose un problème au niveau du profil, de la visibilité générale, du trafic automobile, des poids lourds, et de la vitesse des véhicules.

Nous en avons un bon exemple au niveau du chemin de l'Etoquet, à la limite des communes de Sully et Maisons.

On peut cependant considérer que le tracé proposé, susceptible de modifications mineures dans le projet soumis à enquête, répond aux obligations légales et présente une opportunité certaine.

De plus, il répond aussi aux orientations du Plan Vélo du Conseil Départemental.

C'est un aménagement majeur dont l'ambition est de relier la capitale du Bessin au site touristique d'Omaha Beach en site propre et sécurisé pouvant promouvoir les territoires traversés et le développement du tourisme.

Si le principe de la DUP paraît, au premier degré parfaitement recevable, il pose un certain nombre de problèmes et d'enjeux locaux non négligeables, à savoir :

- l'effet de coupure du parcellaire agricole
- le problème des accès à ce parcellaire et à quelques propriétés bâties
- le passage de l'Aure et le respect de la zone humide
- la cohabitation de sections ouvertes à tous les usages
- l'accès au rond-point Montgomery sur Port en Bessin-Huppain.

En ce qui concerne la concertation, on peut considérer qu'elle a été bien conduite, puisque des trois projets proposés initialement, c'est une variante du projet 1 qui a été adoptée et qui est maintenant soumise à enquête.

Le projet de tracé a été subdivisé en sections et il est au final de faible impact sauf en ce qui concerne la zone inondable sur la commune de Maisons et les risques de submersion qui pourraient subsister à l'issue des travaux.

Il n'est pas trop consommateur d'espaces agricoles puisque le prélèvement serait de 5,50 Ha soit environ 1 Hectare au Kilomètre. En cela, il respecte la demande générale de modération de consommation de l'espace agricole.

Les caractéristiques techniques des principaux ouvrages sont bien décrites.

L'étude d'impact est très complète au regard des enjeux environnementaux posés et son contenu visite tous les aspects définis à l'article R 122-5 du Code de l'Environnement. Les mesures de réduction et d'accompagnement sont bien traitées.

En matière d'urbanisme, seules trois communes sont concernées, la 4^{ème}, SULLY, ne disposant pas de document spécifique.

Des sous dossiers sommaires ont traité de la compatibilité des PLU et POS avec le projet.

A noter, l'avis favorable par défaut de l'Autorité Environnementale.

V Visite des lieux et rencontres

Après remise du dossier et rencontre le 19 Janvier 2016 avec Monsieur Pascal NGUETSA KEMBOU, Chargé de mission Cadre de Vie et Environnement à la Direction Départementale des territoires et de la Mer du Calvados pour la mise en place de l'arrêté de mise à l'enquête publique, les dates de permanence ont été déterminées en fonction des heures d'ouverture des Mairies et en accord notamment avec le Commissaire enquêteur suppléant. Une seconde rencontre a eu lieu le 3 février 2016 pour la remise des registres paraphés puis une troisième rencontre le 9 février 2016 pour la signature de 4 exemplaires supplémentaires.

L'arrêté préfectoral a été signé le 5 février 2016, puis publié comme indiqué au paragraphe III.

Trois visites détaillées ont eu lieu sur l'ensemble de l'itinéraire soit environ 6 Kms dont l'une le 16 février pour apprécier de façon opportune les conséquences d'une pluviométrie marquée mais non exceptionnelle.



Le projet de voie verte se situera en pied de talus sur la gauche de la photo à un endroit très impacté par le niveau de l'eau.

Une rencontre a eu lieu au Conseil Départemental avec le Commissaire suppléant le 22 février 2016 dans le bureau de Madame De La Losa, chargée de mission Prospective à la Direction de L'Aménagement.

VI Déroulement de l'enquête

Elle n'a posé aucun problème particulier et s'est déroulée dans des conditions normales..
Je me suis assuré que l'affichage réglementaire avait bien été réalisé sur les panneaux municipaux et sur le site de manière visible.
On peut souligner l'investissement personnel des quatre Maires concernés dans le projet.

VII Analyse des observations du public

SUR LA DUP

1/ Observations recueillies

Dix-sept personnes (dont une même déposition sur la commune de Commes et celle de Port en Bessin-Huppain) se sont exprimées dans les registres, cinq autres visites ayant concerné des demandes de renseignements. Les 4 Maires des communes traversées se sont longuement entretenus avec le Commissaire-Enquêteur en exprimant leur sentiment favorable et celui de leur conseil municipal au projet dans son principe.

2/Analyse des observations

Elles concernent quatre thèmes tous abordés dans le procès-verbal de synthèse:

La variante 1 recueille quelques suffrages (3) au motif qu'elle évite le hameau d'Escures en utilisant des sentiers existants et un itinéraire plus touristique, permettant notamment de découvrir les pertes de la rivière Aure, relativement spectaculaires et intéressantes au plan géologique.

La variante 1 Bis qui, sur les communes de Commes et Port en Bessin-Huppain est parallèle à la RD 6, recueille une majorité des suffrages et surtout celui des Mairies concernées. Elle a l'avantage de permettre une utilisation locale par les enfants de Commes rejoignant les groupes scolaires de Port en Bessin-Huppain et d'être plus proches des utilisateurs potentiels (Touristes résidents en hôtel à

proximité), mais elle a l'inconvénient d'utiliser complètement le trottoir Ouest et de réduire le trottoir Est dans le hameau d'Escures, ce qui complique l'accès à certaines habitations (Mr Hébert).

La zone dite de l'Etoquet, à la limite des communes de Sully et de Maisons pose indiscutablement des problèmes de sécurité qui peuvent être traités par élargissement et création de la voie verte en site propre plutôt qu'en concurrence avec d'autres usages.

Un circuit alternatif sur la commune de Maisons qui, en termes de bilan avantages inconvénients, présenterait majoritairement une meilleure solution évitant la coupure d'un parcellaire agricole groupé ainsi qu'un accès simple et adapté au village de Hérils.

SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

Une seule remarque, sans intérêt parce que non motivée, a été enregistrée à Port en Bessin-Huppain. Sauf pour la commune de Sully qui n'est dotée d'aucun document d'urbanisme, il est évident que certains zonages des trois communes traversées doivent être adaptés pour respecter la législation.

Commune de MAISONS

Le Plan d'Occupation des Sols approuvé en 1982, révisé puis modifié en février 1995, doit faire l'objet d'une mise en compatibilité consistant à créer un emplacement réservé à l'emplacement du projet de voie ainsi qu'une adaptation des zones traversées et plus particulièrement du règlement de la zone ND et de ses sous-secteurs en même temps que l'actualisation des pièces et documents graphiques correspondants.

Le listing des parcelles traversées devra être mis à jour au cas où le tracé définitif serait modifié.

Commune de COMMES

Le Plan Local d'Urbanisme a été approuvé en 2008 mais n'avait pas prévu d'emplacement réservé pour le projet de voie verte. Il avait cependant établi un emplacement réservé pour un chemin cyclo-pédestre de 5 mètres de largeur au Nord du hameau d'Escures. Il y a donc lieu de modifier cet emplacement, sa superficie et son bénéficiaire (Le Conseil Départemental) sans que soient remis en cause le zonage de l'itinéraire, compatible en l'état actuel avec le projet nouveau de voie verte.

Commune de PORT EN BESSIN-HUPPAIN

Le Plan Local d'Urbanisme est le plus récent, ayant été approuvé en 2013. Il existe déjà un emplacement réservé P 1 auquel serait substitué, sur une fraction de terrain de 1129 m² qui supporterait la voie verte, un nouvel emplacement P 25.

L'aménagement est compatible avec le règlement de la zone 2 U du PLU, de même qu'avec le règlement de la zone N qui peut recevoir des équipements publics d'intérêt général.

VIII Procès-verbal de fin d'enquête

Le procès-verbal ci-joint a été remis au Conseil Départemental le vendredi 8 Avril 2016 et a fait l'objet de réponses qui me sont parvenues le 22 Avril

Enquête Publique (N° E15000169/14)

d'une part sur la déclaration d'utilité publique du projet de création d'une liaison douce en site propre entre BAYEUX et PORT EN BESSIN-HUPPAIN, traversant les communes de COMMES, MAISONS et SULLY

d'autre part sur la mise en compatibilité des PLU de COMMES et PORT EN BESSIN-HUPPAIN ainsi que du POS de MAISONS
par Mr Hubert SEJOURNE, Commissaire enquêteur.

Procès-Verbal de Synthèse

Une **quinzaine de personnes** se sont déplacées pour examiner le projet qui, globalement, est bien reçu par la population concernée.

Quelques personnes sont venues prendre connaissance du dossier d'enquête sans déposer d'observations écrites, souhaitant simplement obtenir des compléments d'information.

D'autres ont manifesté leur intérêt pour la variante 1.

Il est regrettable que l'enquête parcellaire ne soit pas simultanée car un bon nombre d'observations concerne la mise en place effective de la voie, les plans contenus dans l'étude ne permettant pas de répondre à ces questions d'emprises de façon précise.

Les quatre Maires concernés (Sully, Maisons, Commes et Port en Bessin-Huppain) se sont largement exprimés et ont fait valoir leur point de vue ainsi que celui de leur conseil municipal sur l'opération.

C'est principalement sur les communes de Maisons et Commes que se posent les problèmes les plus ardues à traiter du fait de la configuration des lieux et des contraintes qui découlent de la présence du bâti existant en bordure de la RD 6 Bayeux Port en Bessin-Huppain.

LES OBSERVATIONS ET LES QUESTIONS POSEES PAR LE PUBLIC

1/ Le trafic sur la RD 6

Beaucoup d'intervenants indiquent que le trafic sur la RD 6 est élevé tant en voitures de tourisme que de camions, ce qui légitime en soi une alternative pour les véhicules non motorisés.

L'étude, dans la définition des objectifs poursuivis, parle de promotion des territoires concernés, de développement du tourisme au moyen de la liaison douce mais n'apporte aucun élément sur les données du trafic sur la RD 6 Bayeux Port en Bessin.

Cette question étant abordée, il me semble important de connaître le trafic et son évolution ces dernières années, sachant que les Maires des communes impactées par le projet parlent d'un risque accidentogène élevé. « L'expérience pédestre » du Commissaire Enquêteur le long de cette voie à plusieurs reprises montre effectivement que le trafic est important, les vitesses élevées et la dangerosité qui en découle certaine pour les piétons et les cyclistes.

De même, est peu traité le problème de l'accès aux propriétés situées de part et d'autres de la RD 6 et celui des parcelles agricoles, lesquels constituent un enjeu certain.

Ces points sont importants indépendamment du Plan Euro-vélo et déterminants au regard de l'utilité publique du projet. Ils auraient mérité de faire l'objet d'un chapitre à lui seul.

Des éléments sont donc attendus qui pourront être intégrés au rapport d'enquête.

A noter que quelques personnes verraient bien une limitation à 70 Km/heure sur tout le trajet Bayeux Port en Bessin.

Réponse :

La RD 6, qui permet de relier Bayeux à Port en Bessin, supporte un trafic automobile et poids-lourds important (carte page 150 de l'étude d'impact). Environ 5500 véhicules par jour transitent sur cet axe, dont 4 à 5 % de poids lourds. Elle se caractérise par une fonction de desserte locale entre deux zones économiques, mais aussi de transit et desserte touristique. Les variantes saisonnières de trafic sont importantes : moins de 4000 véhicules par jour en période creuse (janvier, mars), et parfois plus de 7000 véhicules par jour en

haute saison (juillet 2007). L'analyse des accidents sur la RD 6 (page 149 de l'étude d'impact) montre le caractère accidentogène de cet axe.

Le gabarit de la RD 6 et le niveau de trafic supporté rendent son utilisation dangereuse pour les cycles, piétons et engins agricoles. La voie verte est donc une solution pour sécuriser les déplacements des modes doux et les extraire du trafic routier.

La limitation de vitesse à 70 km/h de l'ensemble de l'axe n'est pas une solution. Elle doit être localisée à des événements particuliers rencontrés sur un itinéraire. Une limitation excessive n'est pas comprise par les automobilistes et rarement respectée. La RD 6, hors agglomération, est donc normalement limitée à 90 km/h.

Commentaire du Commissaire Enquêteur

Il est intéressant de noter la différenciation du trafic tout au long de l'année, lequel ne fait qu'accroître le risque en période estivale. La création d'une voie verte se justifie de ce fait.

2/ Le calendrier des travaux

Quelques personnes ont fait observer que le projet ne comporte pas de calendrier de réalisation des travaux ce qui est exact. En réalité, il est indiqué que les travaux seront réalisés début 2017, ce qui laisse certains dubitatifs, surtout s'il faut recourir à des expropriations.

Le Conseil Général peut-il préciser ce calendrier?

Réponse

Le planning prévisionnel est présenté en page 31 de la notice (pièce C). Celui-ci ayant été rédigé tout début 2015, la phase d'enquête publique a été organisée plus tard que prévue, début 2016 au lieu de fin 2015. La déclaration d'utilité publique pourrait donc être obtenue début 2017. Les travaux pourront débuter courant 2017 en fonction du déroulement des acquisitions foncières. Si les emprises sont acquises à l'amiable sur la totalité d'une section fonctionnelle, les travaux pourront débuter rapidement. Si le recours à l'expropriation est nécessaire, le démarrage des travaux sera décalé du temps de la procédure, soit environ 2 ans.

3/ L'étude des variantes

D'une manière générale, trois variantes avaient été étudiées et c'est finalement une quatrième qui a été adoptée (Variante 1 Bis). Elle apparaît comme une résultante de la concertation dans l'étude, alors que le diagnostic agricole qui a été réalisé par la SAFER en 2011 faisait état d'un circuit différent sur les communes de Maisons, Commes et Port en Bessin-Huppain.

Les deux Mairies les plus concernées (Commes et Port en Bessin) après délibération de leur conseil municipal, paraissent très attachées à cette variante 1 Bis, alors que quelques personnes, impactées par celle-ci, auraient préféré que soit utilisé l'itinéraire pédestre existant actuellement sur la commune de Port en Bessin-Huppain, moins contraignant en termes d'insertion.

Il aurait été opportun d'actualiser l'étude technique avec cette seule variante 1 Bis, y compris l'étude foncière de la SAFER. Sur ce dernier point, lors de l'étude parcellaire qui sera entreprise, il y aura lieu de préciser les surfaces de compensation les plus proches car au niveau des agriculteurs notamment, ce sont surtout des compensations qui sont attendues et les informations relatives aux stocks fonciers détenus paraissent concerner un parcellaire éloigné.

Réponse

Trois variantes de tracés ont été étudiées et comparées, notamment par la Safer pour le volet foncier agricole. La variante Ibis a effectivement été retenue lors d'une dernière phase de concertation avec les élus.

Le Département a toujours une convention en cours avec la Safer pour mettre en réserve des terrains agricoles mis en vente à proximité du projet. Lorsque le tracé précis du projet sera acté, l'étude foncière réalisée par la Safer sera actualisée et la consistance et la localisation des parcelles mises en réserves seront précisées. Une animation foncière sera alors organisée pour proposer les compensations suivant le scénario le plus pertinent et le plus consensuel.

Commentaire du Commissaire Enquêteur

L'actualisation de la négociation foncière devrait accélérer le processus d'acquisitions amiables, évitant les expropriations et le calendrier qui en découle.

4/ Le passage dans la zone humide de Maisons

Ainsi que l'a signalé l'ARS, il n'y a pas d'indications concluant à une protection renforcée du captage de la source « Les bois longs » alors qu'une partie de l'ouvrage est concernée par le périmètre éloigné. Des garanties quant à l'étanchéité des ouvrages devraient être apportées.

Il n'y a pas eu de remarques sur la vulnérabilité de la zone humide, bien que l'on soit face à un régime très particulier des eaux dans ce secteur (confluent de la Drôme et de l'Aure, Pertes de l'Aure).

De façon très opportune, il se trouve que l'enquête a été conduite au moment d'une inondation « normale », qui faisait cependant apparaître de forts débordements au niveau de la Drôme et de l'Aure. Il conviendrait de préciser que ces débordements ont été pris en compte, y compris au regard d'une crue centennale.

Réponse

L'incidence du projet sur le périmètre éloigné du captage AEP sera développée dans le dossier de déclaration au titre de loi sur l'eau. Il est précisé dans l'étude d'impact (page 178) que les bassins créés de part et d'autre de l'Aure seront étanches pour éviter l'infiltration des eaux brutes. Actuellement, aucun dispositif n'existe pour recueillir les eaux de la plateforme routière. Le projet de voie verte améliorera donc la préservation des eaux souterraines.

Une étude hydraulique a été réalisée par le bureau d'études Vatna Conseil (voir annexe 2 en fin de dossier). L'impact du projet a été modélisé pour une crue décennale et pour une crue centennale. Il a été montré que le projet n'avait pas d'impact sur les conditions d'écoulement en période de crue, qu'elle soit décennale ou centennale. Le profil en long du projet a été calé pour que la voie verte reste accessible en période de crue : la hauteur d'eau atteint 19,16 m NGF en aval du pont de la RD 6, en crue centennale. Le profil du projet est calé à 21,94 m NGF au niveau du franchissement de l'Aure, avec une cote sous poutre de l'ouvrage d'art à 20,07 m NGF.

Commentaire du Commissaire Enquêteur :

Il sera prudent de bien vérifier que le profil de la voie est suffisamment élevé pour échapper à une crue centennale alors qu'une petite crue occupe déjà significativement l'assiette de la voie projetée en février 2016. (Recommandation)

5/ L'aménagement de la voie verte sur SULLY

Ce tronçon n'est pas le plus difficile à traiter, il s'inscrit d'ailleurs dans la continuité de celui qui a été mis en œuvre. L'étude ne précise pas de façon formelle le traitement des entrées des parcelles agricoles impactées en dehors de la construction de radiers d'accès, mais il est évident qu'elles doivent être sécurisées par un retrait suffisant de la voie verte par rapport à la RD 6, laissant un espace suffisant et dégagé au cas par cas pour les manœuvres d'entrée et de sortie.

A la limite des communes de Sully et de Maisons, se trouve le chemin de l'Etoquet, qui dans sa partie perpendiculaire à la RD 6 est extrêmement étroit, étant fait observé que des constructions se sont développées à l'Ouest de cette voie qui mérite d'être aménagée du fait d'un trafic en développement.

Sur cette portion, la construction de la voie verte est prévue en parallèle ce qui est souhaitable, mais les habitants et les deux communes représentées par leur Maire estiment absolument nécessaire et de façon unanime que ce chemin soit élargi préalablement, car ce ne sera plus possible ultérieurement.

Réponse

Les entrées agricoles seront aménagées par des radiers pour supporter le passage d'engins agricoles. Les entrées seront dégagées de part et d'autre pour assurer une bonne visibilité entre les usagers de la voie verte et les engins agricoles. Leur position sera validée au cas par cas en concertation avec les exploitants agricoles.

Concernant le chemin d'accès à l'Etoquet, il est tout à fait possible d'écarter le projet de voie verte pour laisser l'emprise suffisante pour un élargissement de la voie communale. Le Département se rapprochera de la commune pour préciser la largeur nécessaire.

Commentaire du Commissaire Enquêteur

L'élargissement du chemin de l'Etoquet, dans sa portion perpendiculaire à la RD 6, fait donc l'unanimité entre les communes de Sully et Maisons, les habitants riverains et le Département (Recommandation déjà actée)

6/ L'aménagement de la voie verte sur MAISONS

6/1 Le chemin de l'Etoquet dont il vient d'être parlé se prolonge ensuite sur la commune de Maisons vers le Nord, parallèlement à la RD 6. A cet endroit, il est extrêmement étroit et ne laisse que le seul passage d'une voiture excluant tout croisement avec une bicyclette ou même un piéton. Cette voie, revêtue récemment d'un « bi-couche », dessert entre autres deux terrains à bâtir non encore commercialisés semble-t-il, qui se trouvent à son extrémité. De plus elle est incurvée, ce qui ne permet pas de voir l'autre extrémité lorsqu'elle est empruntée.

La proposition du Maire, à laquelle souscrit totalement le Commissaire Enquêteur, est de prolonger sur ce tronçon la voie verte en site propre, ce qui est techniquement possible en prélevant sur les propriétés riveraines. Cela est d'autant plus nécessaire qu'une forte déclivité interdit tout élargissement du chemin de l'Etoquet à cet endroit sauf à entreprendre des travaux de remblaiement très importants.

Ceci aurait l'avantage de rationaliser la jonction avec la construction de la voie verte en site propre et neuf plus au Nord en alignant l'itinéraire.

Il convient de se reporter au plan N°1 versé par la commune au registre d'enquête en annexe 1

Réponse

L'élargissement du chemin existant n'est effectivement pas satisfaisante, cela pourrait également augmenter les vitesses des véhicules au détriment des cycles et piétons. La

proposition de réaliser la voie verte en site propre le long du chemin de l'Etoquet est compliquée car elle est notamment contrainte par la configuration topographique du secteur, les réseaux aériens présents en bordure du chemin et les possibilités d'acquisitions foncières, avec la présence d'une parcelle bâtie.

Le Département ne souhaite pas faire d'emprises sur les propriétés bâties. La probabilité de croisement entre un véhicule riverain et un cycle restant faible, il semble plus opportun d'aménager des zones « refuges » régulièrement pour que les cycles et piétons puissent se ranger et laisser passer un véhicule. Cette solution a le mérite de faire très peu d'emprises et de préserver les haies qui confèrent au chemin son caractère bucolique.

Elle sera étudiée et présentée au maire de Maisons.

Commentaire du Commissaire Enquêteur

Le principe de zones refuges ne me paraît avoir aucun intérêt et il apparaît plus simple de doubler le chemin par une voie en site propre. Cela est d'autant plus facile que le propriétaire de la seule parcelle bâtie qui se trouve à l'Ouest (N° 207 b sur Maisons) est d'accord pour céder la bande nécessaire. La proposition de la commune de Maisons (Plan page 22) me paraît justifiée et sa mise en œuvre assez simple. (Recommandation)

6/2 Le projet soumis à enquête publique concerne le site neuf, à l'ouest de la parcelle D 306. Il contourne la parcelle bâtie D 281 à l'Ouest et au Nord puis reprend un tracé le long de la RD 6.

Le tracé modifié longerait à l'Est la parcelle D 306, ce qui aurait l'avantage de desservir de façon plus rationnelle le village « Le Hérils » qui se trouve de l'autre côté de la RD 6 et qui comprend une trentaine de pavillons.

Par contre, il aurait l'inconvénient de longer la parcelle D 281 à l'Est, croisant l'entrée de cette propriété bâtie, appartenant à Mme Marjolaine DECOSTERE qui a exprimé son désaccord. Cette habitation, construite ici de façon isolée, sans doute avant l'établissement des documents d'urbanisme, comprend une clôture sur la RD 6 bien aménagée avec des plantations. Dans l'enquête parcellaire, si le projet de tracé est modifié, il y aurait lieu de rediscuter éventuellement des conditions d'accès à cette propriété, dangereuses parce que situées dans un virage avec très peu de visibilité.

Le conseil départemental est-il prêt à souscrire à cette modification importante qui aurait le double avantage d'offrir un accès aux riverains situés à l'Est de la RD 6 et d'éviter la traversée d'une belle parcelle agricole qui subirait un effet de coupure fortement préjudiciable au propriétaire et à l'exploitant (Mrs VAUTIER).

Il convient de se reporter au plan N° 2 versé par la commune au registre d'enquête dont copie en annexe 2 page 23

Réponse

Il est proposé de modifier le tracé au niveau du Hérils sur les parcelles D306 et D281, en longeant la RD 6. Comme précisé à la question précédente, le Département ne souhaite pas faire d'emprises dans une parcelle bâtie, d'autant plus que le propriétaire a d'ores et déjà manifesté son désaccord. Il est préférable de conserver le tracé initialement présenté à l'enquête, qui permet de s'éloigner de la route et de répondre à l'objectif touristique de l'itinéraire.

Le Département serait prêt à ajouter les emprises nécessaires au raccordement à la voie verte depuis le Hérils. Ce complément sera présenté au maire de Maisons.

Commentaire du Commissaire Enquêteur

La proposition d'un circuit alternatif longeant la RD 6, laquelle a reçu l'aval de la commune de Maisons, ne paraît pas avoir fait l'objet d'une étude spécifique détaillée sans que soit remise en cause la propriété bâtie DECOSTERE.

Compte tenu des avantages que présenterait cette solution dès lors qu'elle peut être techniquement mise en œuvre, l'argument de la qualité touristique ne tient pas au regard de la coupure d'un parcellaire agricole de qualité.

L'étude d'un circuit alternatif justifie une réserve.

6/3 Bien que l'autorité environnementale ait exprimé par défaut un avis favorable en s'abstenant de tout commentaire, quelques difficultés demeurent, sur la commune de Maisons, au niveau environnemental.

En effet, si la mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols ne pose pas de problème en créant un nouvel emplacement réservé constitué de l'assiette totale de la nouvelle voie verte, il reste un problème qui n'a pas été examiné.

Si l'on en croit la réponse récente de l'Administration (DDTM du Calvados), qui vient de déclarer non réalisable une opération d'urbanisation en s'appuyant notamment sur l'article L 113-2 du code de l'urbanisme qui prescrit que le classement interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection des boisements, il y aurait une difficulté sérieuse pour traverser l'allée de platanes qui se trouve de chaque côté de la route départementale reliant la RD 6 à l'Eglise, sauf à modifier la règle d'urbanisme à cet endroit classé au POS.

Ce point concerne d'autres situations identiques sur les autres communes où des espaces boisés classés ne pouvaient changer d'affectation.

Par contre, la bande de résineux plantés le long de la RD 6 en allant vers Port en Bessin-Huppain, au droit du Château de Maisons ne fait pas l'objet d'un classement. Le Conseil départemental a-t-il prévu de la conserver, de même que l'ensemble des boisements en bordure de route?

Réponse

L'impact du projet sur les haies a été minimisé, le maximum de haies sera préservé. Le long de la RD 6, la voie verte sera positionnée en retrait de la route, derrière la haie existante. Cela permet de préserver des haies bocagères essentielles à la faune locale, mais également de protéger visuellement la voie verte de la route. De manière générale, la voie est placée en limite de parcelle, en bord de haie.

Concernant l'espace boisé classé sur Maisons, la voie verte n'aura pas d'impact sur l'alignement de platanes situés de part et d'autre de la RD 153. Lors de la réunion d'examen conjoint des mises en compatibilité des PLU, le 20 novembre 2015, la DDTM n'avait pas émis d'objection au passage du projet dans l'EBC car il ne touchait pas les arbres à préserver.

Au sujet de la bande de résineux plantés le long de la RD 6, au nord de la RD 153, seuls ceux situés sous l'emprise du projet seront supprimés.

L'aménagement proposé ne compromet donc pas la conservation et la protection des boisements.

Commentaire du Commissaire Enquêteur

Les engagements du Département, au regard du maintien des haies, sont satisfaisants.

6/4 Si l'on rapproche les deux documents POS (Maisons) et PLU(Commes) à la limite de ces Communes le raccordement n'est pas cohérent. La définition d'un

emplacement réservé nécessite au moins au plan graphique une précision suffisante pour éviter toute équivoque.

Réponse

Le calage des documents d'urbanisme a été très difficile, certaines limites se superposaient et d'autres laissaient des zones vides. Pour autant, le nécessaire a été fait pour assurer la meilleure cohérence possible. L'emplacement réservé sur les plans des différentes communes se raccorde de manière logique. Il est à noter que les échelles de représentation des documents d'urbanisme peuvent être différentes et donc perturber la lecture des cartes.

7/ L'aménagement de la voie verte sur COMMES

7/1 Tout comme la commune de Maisons, la traversée de Commes pose quelques difficultés qui découlent de la situation des lieux, au niveau du hameau d'Escures notamment.

L'emplacement réservé ER11 n'est pas réduit alors qu'il se voit concurrencé par l'emplacement ER4. Même remarque que précédemment au niveau des ensembles paysagers remarquables à conserver.

Si les propositions précédentes relatives aux communes de Sully et Maisons étaient retenues, seule la portion de voie située dans le virage d'Escures serait autorisée pour tous les usages.

Un plan plus précis, côté, aurait été le bienvenu lors de l'enquête pour la portion rétrécie de la RD 6.

La planche 8 notamment, adressée à sa demande au Commissaire Enquêteur avec d'autres, précise l'aménagement mais n'est pas pas dotée d'une échelle permettant d'apprécier la largeur du trottoir à créer.

S'agissant d'emprises prélevées sur le domaine public, les personnes concernées ne seront pas parties prenantes lors de l'enquête parcellaire, de sorte que des réponses doivent être apportées lors de la présente enquête.

Réponse

L'emplacement réservé ER 4 ne vient pas concurrencer l'ER 11 dans la partie Nord de la commune puisqu'il reprend l'emprise de l'ancien ER 4 au profit de la commune.

Le projet traverse des plantations remarquables repérées sur le document graphique du PLU de Commes. Il s'agit de haies. Le règlement du PLU autorise l'arasement de ces plantations si elles sont reconstituées en recul dans le cas de l'élargissement de voies, la création d'accès ou la sécurisation d'échanges. Le projet limitera au maximum la destruction de haies et leur reconstitution est prévue lorsque qu'elles devront être arasées. (voir page 20 du dossier de mise en compatibilité du PLU de Commes).

Un plan et un profil en travers au niveau du rétrécissement au hameau d'Escures est joint au présent mémoire en réponse. Ils permettent de mieux apprécier les largeurs qui seront affectées aux différents usages.

Commentaire du Commissaire Enquêteur

Les deux plans annexés permettent effectivement de fixer avec une précision suffisante la traversée du hameau d'Escures.

7/2 L'établissement de la voie verte pose un réel problème pour l'accès à la propriété de Mr et Mme Hébert (Habitation cadastrée Section A 190, 193 et 194 sur Commes).

Voir Plan N° 3 en annexe page24

Ceux-ci se sont déplacés à deux reprises pour faire observer qu'ils utilisent actuellement les trottoirs de chaque côté de la RD 6 pour sécuriser l'accès très étroit à leur propriété (2,90 mètres). La largeur de celui qui est devant leur accès permet de stopper un véhicule perpendiculairement à leur portail, ce qui ne serait plus possible en cas d'établissement d'un trottoir plus étroit. De même, dans le sens Port en Bessin-Huppain Bayeux, il ne serait plus possible de stationner à droite pour ouvrir le portail et entrer chez eux sans risque.

La propriété qui est à côté paraît présenter le même problème même si aucune remarque n'a été faite.

Réponse

Au niveau du hameau d'Escures, au nord de la VC 2, le projet prévoit de faire passer la voie verte en bordure ouest de la RD 6. Ceci implique un léger décalage de la RD 6 vers l'est et une réduction de la largeur du stationnement actuel de 3,60m à 3m. Le stationnement côté ouest sera totalement supprimé au profit de la voie verte.

Il convient de rappeler que, pour accéder à sa propriété, le riverain utilise un trottoir qui constitue actuellement une dépendance du domaine public routier.

La solution pour sécuriser l'accès à la propriété riveraine serait de décaler le portail de 2m pour avoir une profondeur de 5m entre le bord de chaussée de la RD 6 et le portail, comme le préconise le règlement de voirie départemental. Cette distance permet de stationner un véhicule devant une entrée en sécurité en dehors de la circulation routière.

Commentaire du Commissaire Enquêteur

La proposition faite est intéressante, mais reste à savoir qui supportera la charge du recul du portail.

Ce point doit être examiné avec les intéressés lors de la mise en œuvre des travaux.
(Recommandation)

8/ L'aménagement de la voie verte sur PORT en BESSIN-HUPPAIN

8/1 Bien que l'enquête ne concerne pas la traversée de la ville s'arrêtant au Rond-Point Montgommery, les documents proposés font état d'un accès au rivage par l'Ouest alors que Mr le Maire imagine un accès préférentiel par l'avenue du Général de Gaulle à l'Est avec le prolongement d'une piste cyclable le long de l'avenue pour que les enfants accédant au groupe scolaire puissent l'utiliser, y compris ceux venant du hameau d'Escures.

Le franchissement de ce rond-point important n'est pas précisé et aurait sans doute mérité la définition d'un emplacement réservé plus précis pour articuler la transition entre la voie verte et son prolongement au-delà du rond-point.

Réponse

Le raccordement sur les voies communales à l'ouest est intéressant pour la desserte des activités touristiques (camping notamment) et la continuité de l'itinéraire vers le port via les rues peu passantes et les chemins existants. La continuité par l'est du giratoire pour rejoindre le collège est également pertinente. Pour autant, il est préférable de ne pas franchir la branche sud de la RD 6 pour rejoindre l'avenue du Général de Gaulle, mais de faire le tour du giratoire par l'ouest. En effet, l'ouest du giratoire reçoit des voies plus urbaines, donc plus faciles à franchir par des cycles.

Le raccordement précis sur le giratoire sera discuté avec la mairie.

Commentaire du Commissaire Enquêteur
La réponse est claire et satisfaisante.

8/2 Même remarque que précédemment, l'emplacement réservé P25 au profit du département se substitue à un emplacement réservé P1 qui, à priori, concernait des plantations à réaliser mais non exécutées. Il est certes réduit d'autant en surface mais le graphisme est un peu approximatif.

D'autre part, il apparaît sur le registre graphique du PLU de Commes un emplacement réservé (ER 11 Déviation de la RD 514) qui concerne également Port en Bessin-Huppain de manière tangentielle mais qui n'est pas reporté sur le PLU de cette commune.

Réponse

Le graphisme de l'emplacement réservé P25 correspond aux emprises nécessaires définies lors de l'étude technique. La zone prévue pour des plantations qui se trouve désormais sous l'emplacement réservé P25 pourrait être supprimée pour clarifier le règlement graphique.

Le PLU de Commes affiche un emplacement réservé pour une déviation routière au profit du Département. Le PLU de Port en Bessin, ayant été approuvé antérieurement, ne figure pas cet emplacement sur son territoire. L'objet de la présente mise en compatibilité concernant le projet de voie verte, il n'est pas possible de compléter le fuseau de la déviation routière sur le PLU de Port en Bessin.

Commentaire du Commissaire Enquêteur

Les documents versés à l'enquête indiquent une approbation du PLU de COMMES le 21 Novembre 2008 et celui de PORT en BESSIN-HUPPAIN le 13 Avril 2013. Cela manque quand même de cohérence !

9/ Surfaces et prix relatifs à l'emprise

L'étude technique (pages 3 et 4 de l'appréciation sommaire des dépenses) ne prévoit pas dans cette synthèse d'estimatifs des coûts fonciers (dépossession, emploi, éviction etc...). Cela reste sans doute marginal mais il serait préférable de l'intégrer dans ce chapitre.

Réponse

L'appréciation sommaire des dépenses ne figure pas le coût des acquisitions foncières. Celui-ci est détaillé dans la toute dernière annexe du document. Il aurait effectivement été plus clair de le résumer dans la pièce F.

Le Président du Conseil Départemental

Le Commissaire Enquêteur

Etaient annexés à ce procès-verbal 3 plans (Annexe 1, 2 et 3)

Le Conseil Départemental du Calvados a accompagné ses réponses de deux nouveaux plans, l'un au 1/500^{ième}, l'autre au 1/50^{ième} (pages 25 et 26) ce qui permet une lecture précise du projet. Le point A' notamment marque l'entrée de la Propriété de Mr et Mme Hébert.

Commune :
MAISONS

EXTRAIT DU PLAN CADASTRAL

Bureau antenne de BAYEUX
Avenue de la Vallée des Prés 14404
14404 BAYEUX CEDEX
tél. 02.31.51.44.40 -fax 02.31.51.44.49
bant.bayeux@dgfip.finances.gouv.fr

Section : D
Feuille : 000 D 01

PLAN n° 1

Échelle d'origine : 1/2500
Échelle d'édition : 1/2000

Date d'édition : 21/03/2016
(fuseau horaire de Paris)

Coordonnées en projection : RGF93CC49
©2014 Ministère des Finances et des
Comptes publics

Cet extrait de plan vous est délivré par :

Annexe 1

Copie du plan N° 1 versé par la commune
de Maisons au registre d'enquête



Département :
CALVADOS

Commune :
MAISONS

DIRECTION GÉNÉRALE DES FINANCES PUBLIQUES

EXTRAIT DU PLAN CADASTRAL

Le plan visualisé sur cet extrait est géré
par le centre des impôts foncier suivant :
Bureau antenne de BAYEUX
Avenue de la Vallée des Prés 14404
14404 BAYEUX CEDEX
tél. 02.31.51.44.40 -fax 02.31.51.44.49
bant.bayeux@dgfip.finances.gouv.fr

Section : D
Feuille : 000 D 01

Échelle d'origine : 1/2500
Échelle d'édition : 1/2000

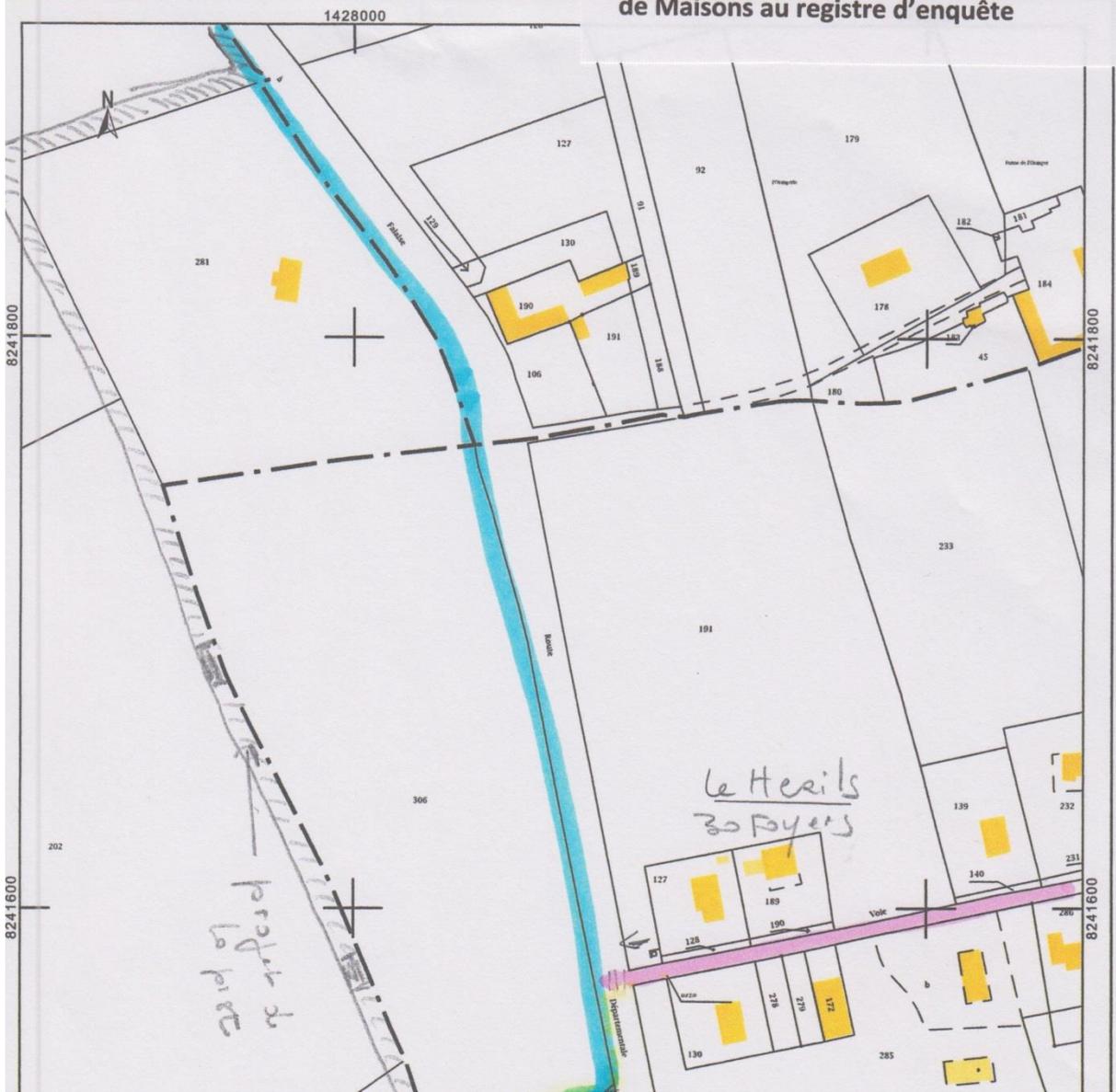
Date d'édition : 25/03/2016
(fuseau horaire de Paris)

Coordonnées en projection : RGF93CC49
©2014 Ministère des Finances et des
Comptes publics

PLAN n° 2

Cet extrait de plan vous est délivré par :

Annexe 2
Copie du plan N° 2 versé par la commune
de Maisons au registre d'enquête

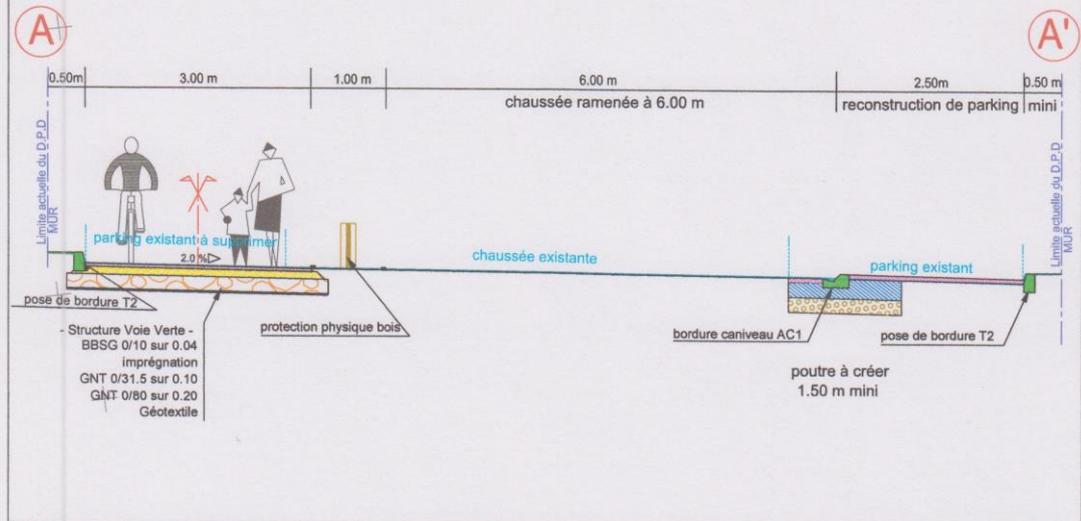


Annexe 3
Propriété de Mr et Mme HEBERT
sur Commes





Coupe A A'
Echelle : 1/50



VIII Avis des personnes publiques associées

La DDTM (Direction Départementale des territoires et de la Mer) a rappelé la mise à jour des textes relevant du Code de l'Urbanisme.

D'autre part, eu égard à l'évolution des compétences en matière d'urbanisme des Communautés de Communes de Trévières (intégrant la commune de Maisons) et Bayeux (intégrant Commes et Port en Bessin), elle indique à juste titre que les documents devront être validés et mis à jour par les EPCI.

Par contre, les observations sur la zone NP et l'emplacement réservé ER 4 concernant la commune de Maisons sont inexacts, le projet soumis à enquête visant seulement la création d'un emplacement réservé N° 1 d'une surface de 32362 m² et la zone ND du POS.

En fait, il y a confusion avec l'emplacement E 4 sur Commes.

Les autres remarques de forme peuvent être facilement prises en compte, sachant qu'en ce qui concerne le maintien des haies, le Conseil Départemental a déjà répondu de façon très favorable.

La Chambre Départementale d'agriculture a découvert le dossier en réunion du 20 Novembre 2015 et émis un avis réservé. Une importante concertation a cependant eu lieu avec les acteurs agricoles dès 2011 et sera reprise dans le cadre des négociations foncières à venir, ce qui semble satisfaisant.

Le représentant du SCOT du Bessin a confirmé que le projet était compatible avec le schéma en vigueur.

L'Agence Régionale de Santé a rappelé dans un courrier du 29 Mai 2015 un certain nombre de prescriptions relatives à la protection du périmètre éloigné du captage proche de Maisons et les sécurités à respecter pendant la phase travaux

Les autres personnes publiques ne se sont pas exprimées (Conseil Régional, autres Chambres consulaires, STAP, DREAL, Comité conchylicole)

La Direction Régionale des Finances Publiques a actualisé son avis par courrier du 5 février 2015, via la Division des missions domaniales.

La création de cette Voie Verte n'a fait l'objet d'aucune opposition dans son principe, tant au niveau de la population que des collectivités concernées.

Des aménagements sont par contre proposés et seront repris dans mes conclusions et mon avis.

A Louvigny, le 25 Avril 2016

Hubert SEJOURNE

Commissaire Enquêteur

X Pièces annexes au rapport

- Lettre de désignation par le Président du Tribunal administratif et décision	Page 29
- Arrêté préfectoral du 5 février 2016	Page 31
- Publicité Ouest France du 10 février 2016	Page 36
- Publicité Liberté du 9 Février 2016	Page 37
- Deuxième insertion Ouest France du 1 Mars 2016	Page 38
- Deuxième insertion Liberté du 1 Mars 2016	Page 39
- Panneaux d'affichage sur le terrain	Page 40
- Certificats d'affichage en Mairie et EPCI	Page 43
- Procès-verbal de synthèse régularisé	Page 55