

VOLET C1 CHAPITRES COMMUNS



Dossier d'enquête publique unique et simultanée relative à :

- ▣ la déclaration d'utilité publique
- ▣ l'autorisation environnementale unique
- ▣ l'enquête parcellaire

Préambule

Dans les termes du contrat de concession de l'autoroute A85, avenant n°11 de janvier 2004, l'état avait demandé à VINCI Autoroutes réseau COFIROUTE, la création et la mise en service un nouveau diffuseur complet à la hauteur de la barrière pleine voie à l'Est de Restigné.

En 2021, VINCI Autoroutes a ajusté le projet pour répondre aux besoins et attentes du territoire. Ainsi le diffuseur complet prévu initialement à Restigné, s'est mué en un demi-diffuseur orienté vers la métropole tourangelle et positionné sur la commune de Coteaux-sur-Loire.

Dans un premier temps, le projet de demi-diffuseur a été présenté à la concertation publique en 2022, sous le nom de « demi-diffuseur de Restigné ». Suite au retour du public, des collectivités et à la situation géographique du futur aménagement, le demi-diffuseur présenté à l'enquête publique en 2024, devient donc « demi-diffuseur de Coteaux-sur-Loire ».

Suite à l'avis de l'Autorité environnementale (MRAe) et des services de l'Etat, des compléments d'informations ont été apportés au dossier. Ils sont détaillés dans le volet I « Mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale et aux avis des autres administrations ». Ces compléments sont également reportés dans le présent document (texte de couleur **verte**).

Sommaire

1. Identification du demandeur	4
2. Plan de situation	5
3. Notice explicative du projet	6
3.1. Maîtres d'ouvrages, domanialité des voiries et périmètres de travaux.....	6
3.2. Acteurs partenaires dans la conception.....	6
3.3. Historique de l'opération.....	6
3.4. Les besoins du territoire.....	7
3.5. Objectifs et justification du projet.....	7
3.5.1. Objectifs du projet.....	7
3.5.2. Justification du projet.....	7
3.6. Description des solutions de substitutions raisonnables et indication des principales raisons du choix effectué.....	11
3.6.1. Solution « absence d'aménagement ».....	11
3.6.2. Solution initiale : création d'un diffuseur complet à Restigné.....	12
3.6.3. Solution création d'un diffuseur complet avec utilisation de l'ouvrage existant.....	13
3.6.4. Solution demi-diffuseur.....	15
3.6.4.1. Une demande du territoire.....	15
3.6.4.2. Variantes techniques étudiées.....	15
3.6.4.3. L'orientation des demi-diffuseurs guidées par les fonctionnalités territoriales.....	17
3.7. Présentation du projet retenu : caractéristiques principales des ouvrages.....	27
3.7.1. Présentation globale des travaux.....	27
3.7.2. Présentation des caractéristiques principales des ouvrages.....	29
3.7.2.1. Géométrie des voiries.....	29
3.7.2.2. Ouvrage d'art de la RD71.....	30
3.7.2.3. Chaussées.....	30
3.7.2.4. Assainissement.....	30
3.7.2.5. Équipement d'Exploitation et de sécurité.....	31
3.7.2.6. Équipements dynamiques et gares de péage.....	32
3.7.2.7. Parking de covoiturage.....	32
3.7.2.8. Signalisation.....	32
3.7.3. Les modalités de la réalisation des travaux.....	32
3.7.4. La description de la gestion des matériaux.....	33
3.7.4.1. Le mouvement de terres.....	33
3.7.4.2. La provenance des matériaux.....	33
3.7.4.3. Les fournitures de matériaux.....	34
3.7.4.4. La description des travaux de démolition nécessaires et le devenir de ces matériaux.....	34
3.7.4.5. La réalisation des enrobés.....	34
3.7.4.6. Le stockage des matériaux en phase chantier.....	34
3.7.5. Les estimations des types et quantités de résidus individuels tels que la pollution de l'eau, de l'air, du sol et du sous-sol, le bruit, la vibration, la lumière, la chaleur, la radiation et des types et des quantités de déchets produits durant les phases de construction et de fonctionnement.....	34
3.7.5.1. Les rejets dans l'eau.....	34
3.7.5.2. Les rejets dans l'air.....	34
3.7.5.3. Les rejets sur le sol ou dans le sous-sol.....	35
3.7.5.4. Le contexte sonore.....	35
3.7.5.5. Les vibrations.....	35
3.7.5.6. Les émissions lumineuses.....	35
3.7.5.7. La chaleur.....	35
3.7.5.8. Les radiations.....	36
3.7.5.9. Les types et quantités de déchets.....	36
3.8. Calendrier prévisionnel du projet.....	37
4. Plan général des travaux	38
5. Appréciation sommaire des dépenses	39
6. Contexte réglementaire	39
6.1. Préambule.....	39
6.2. Un projet soumis à évaluation environnementale.....	40
6.2.1. Pourquoi une étude d'impact ?.....	40
6.2.2. Contenu de l'étude d'impact.....	40
6.3. Une demande d'autorisation environnementale.....	41
6.3.1. Principe.....	42
6.3.2. Procédures embarquées par la Demande d'Autorisation Environnementale (DAE).....	43
6.3.2.1. Volet Eau.....	43
6.3.2.2. Volet Étude d'incidences Natura 2000.....	44
6.3.2.3. Volet Dérogation au titre des espèces protégées.....	45
6.4. Une demande de déclaration d'utilité publique.....	45
6.4.1. Pourquoi une procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique ?.....	45
6.4.2. Contenu du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.....	46
6.5. Un projet soumis à enquête publique : objets, informations juridiques et administratives.....	46
6.5.1. Qu'est-ce qu'une enquête publique ?.....	46
6.5.2. Objets de l'enquête publique unique portée par le présent dossier.....	46
6.5.3. Contenu du dossier d'enquête publique unique.....	46
6.5.3.1. Contenu du dossier d'enquête publique préalable à la déclaration de projet.....	46
6.5.3.2. Contenu du dossier d'enquête publique préalable à la DUP.....	47
6.5.4. Déroulement de l'enquête et textes régissant la procédure d'enquête publique.....	47
6.5.4.1. Avant l'enquête.....	47
6.5.4.2. Durant l'enquête.....	47
6.5.4.3. Clôture de l'enquête et prise en compte des observations du public.....	48
6.6. Une enquête parcellaire simultanée.....	49
6.6.1. Pourquoi une enquête parcellaire ?.....	49
6.6.1. Contenu du dossier d'enquête parcellaire.....	49
6.6.1. Déroulement de l'enquête parcellaire simultanée à l'enquête publique unique.....	49
6.7. Décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête publique.....	50
6.7.1. La Déclaration de Projet (Conseil départemental 37).....	50
6.7.2. L'arrêté d'Autorisation environnementale (COFIROUTE).....	50
6.7.3. L'arrêté de Déclaration d'Utilité Publique valant déclaration de projet (COFIROUTE).....	51
6.7.4. Les arrêtés de cessibilité et d'ordonnance d'expropriation (COFIROUTE).....	51
6.8. Avis obligatoires émis sur le projet.....	51
6.9. Autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet.....	52
7. Bilan de la concertation publique	52
8. Diagnostic environnemental	53
9. Annexe : Bilan de la concertation	54
9.1. Préambule.....	54
9.2. Le déroulement et les modalités de la concertation.....	54
9.2.1. Les moyens déployés pour annoncer la concertation.....	54
9.2.2. Les moyens d'information du public.....	54
9.2.3. Les moyens de participer à la concertation.....	55

9.3. Bilan quantitatif de la concertation	55
9.4. Synthèse thématique des avis exprimés et réponse du maître d'ouvrage	56
9.4.1. Les questions soumises à la concertation	56
9.4.1.1. Question n°1 : Comment favoriser une insertion harmonieuse du projet dans son environnement ?	56
9.4.1.2. Question n°2 : Quelles sont vos attentes en termes de communication pendant les phases d'études et de travaux	56
9.4.1.3. Question n°3 : Quelle représentation du territoire envisageriez-vous sur le giratoire de sortie ?.....	56
9.4.2. Les autres thèmes abordés	56
9.4.2.1. L'utilité du projet	56
9.4.2.2. La voirie locale	56
9.4.2.3. Le péage	57
9.4.2.4. Le coût du projet.....	57
9.4.2.5. Le covoiturage.....	57
9.4.2.6. L'aménagement de sortie du demi-diffuseur	57
9.4.2.7. Remarques autour du demi-diffuseur	57
9.4.2.8. Les autres sujets.....	57

1. IDENTIFICATION DU DEMANDEUR

Le présent dossier d'enquête publique est porté par deux maîtres d'ouvrage :

- **COFIROUTE**, concessionnaire autoroutier ayant pour actionnaire majoritaire le groupe VINCI, pour la maîtrise d'ouvrage des travaux de création du demi-diffuseur de Restigné, Cofiroute est le Maître d'Ouvrage de l'opération pendant toute la durée de la concession. À ce titre, les règles juridiques applicables à l'État s'appliquent donc à Cofiroute.
- **Conseil départemental d'Indre-et-Loire**, pour la maîtrise d'ouvrage des travaux d'aménagement de la route départementale n°71.



COFIROUTE

Direction de la Maîtrise d'Ouvrage
1973 boulevard de la Défense
Bâtiment HYDRA
CS 10268
92757 Nanterre Cedex

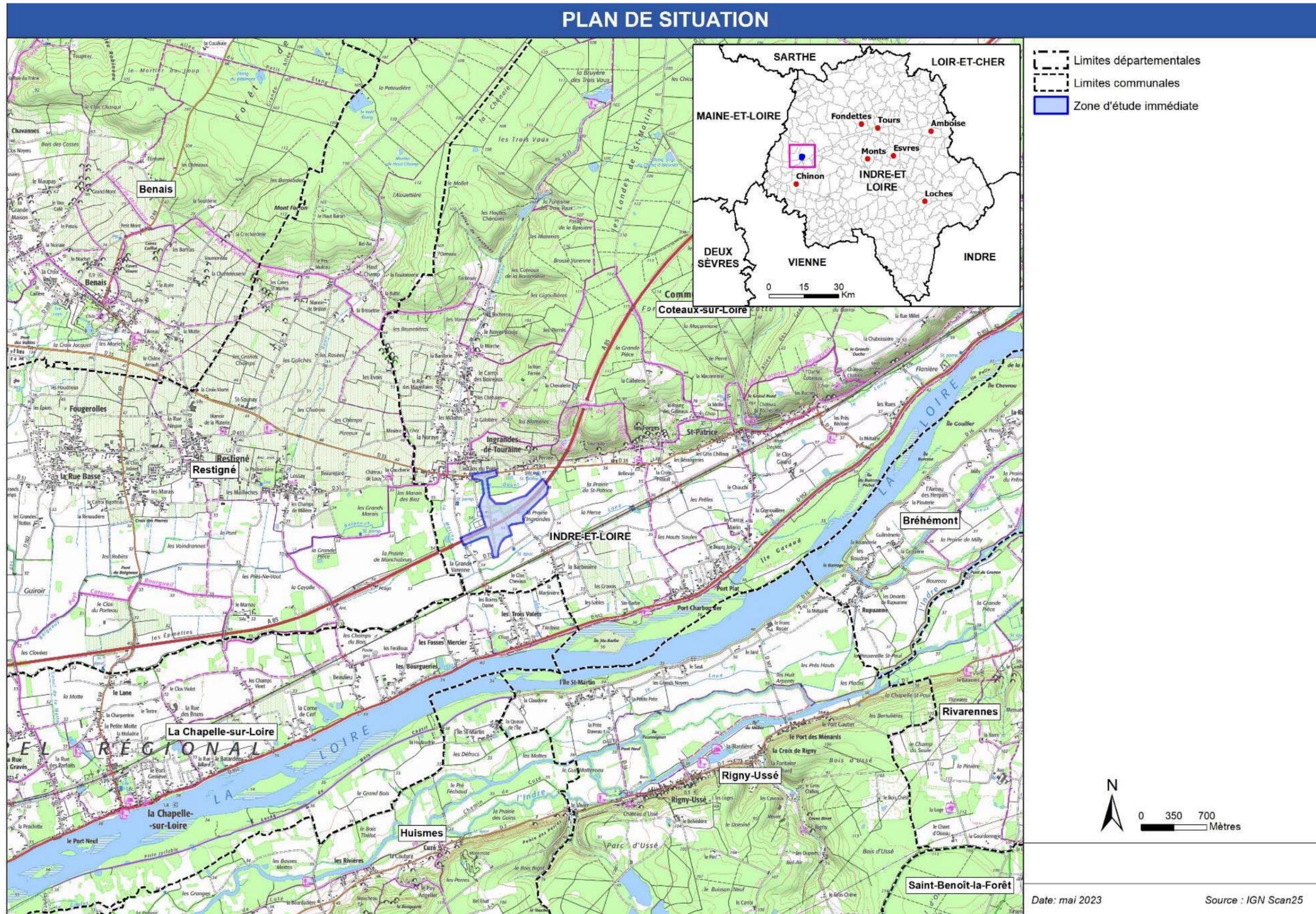


CONSEIL DÉPARTEMENTAL D'INDRE-ET-LOIRE

Direction des routes et des Mobilités
Service Ingénierie Routière et Ouvrages d'Art
Place de la Préfecture
37927 Tours Cedex 9

2. PLAN DE SITUATION

Le projet de création du demi-diffuseur sur l'A85 est localisé sur la commune de Coteaux-sur-Loire, en limite de commune avec Restigné, à l'ouest du département d'Indre-et-Loire et de la Métropole tourangelle.

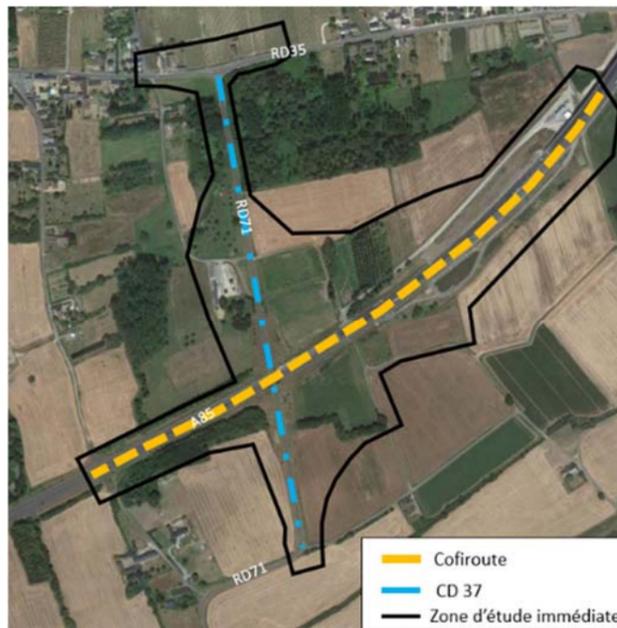


3. NOTICE EXPLICATIVE DU PROJET

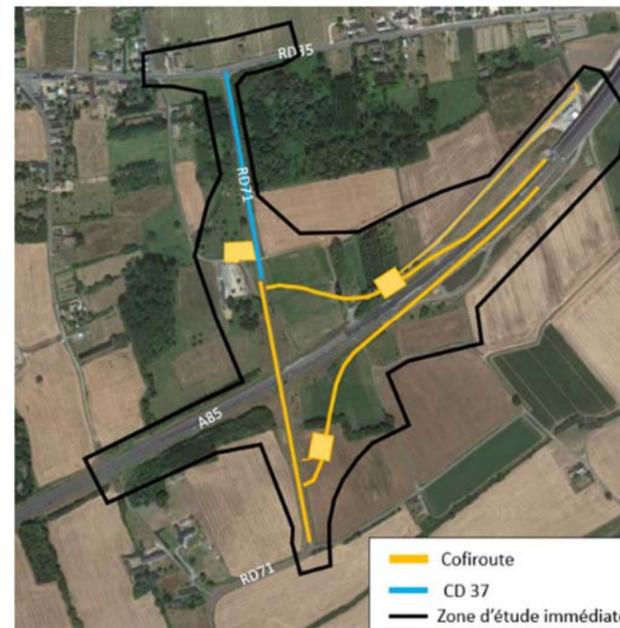
3.1. Maîtres d'ouvrages, domanialité des voiries et périmètres de travaux

Le projet de création du demi-diffuseur de Restigné est un projet global composé du demi-diffuseur à créer et de l'aménagement de la RD 71. Le projet est donc porté par deux maîtres d'ouvrage :

- **COFIROUTE** pour la maîtrise d'ouvrage des travaux de création du demi-diffuseur de Restigné sur l'autoroute A85. COFIROUTE est un concessionnaire autoroutier, ayant pour actionnaire majoritaire le groupe VINCI. VINCI Autoroutes est constituée des sociétés concessionnaires ASF, ESCOTA, COFIROUTE, ARCOUR et ARCOS, pour un réseau concédé long de 4 443 km. La société concessionnaire COFIROUTE exploite, pour sa part, un réseau de 1 211 km couvrant le centre-ouest de la France, dont l'autoroute A85 entre Vierzon et Angers. COFIROUTE pilote la conception, la réalisation, l'entretien et l'exploitation des voiries de son réseau incluses au domaine public autoroutier concédé.
- **Conseil départemental d'Indre-et-Loire** pour la maîtrise d'ouvrage des travaux d'aménagement de la route départementale n°71 entre la bretelle de sortie du demi-diffuseur et le carrefour avec la RD 35. Le CD37 est le gestionnaire du domaine public routier départemental et notamment de la RD 71. Il pilote la conception, la réalisation, l'entretien et/ou l'exploitation des voiries de son réseau.



Domanialité des voiries concernées par le projet
(source : INGEROP)



Emprises travaux à la charge de chaque Maître d'ouvrage
(source : INGEROP)

Dans le cadre des études et de la réalisation des travaux, les emprises à la charge de chaque Maître d'ouvrage ne sont pas contraintes par la domanialité des voiries concernées. Ainsi,

- **COFIROUTE** prend à sa charge les études et travaux suivants :
 - o La création des infrastructures autoroutières (bretelles du demi-diffuseur, barrières et gares de péage, carrefours de raccordement et aménagements connexes tels que l'assainissement pluvial) ;

- o L'élargissement des voies circulées du passage supérieur rétablissant la RD71 au-dessus de l'A85 et la reprise de la section de RD71 comprise entre les deux carrefours de raccordement des bretelles ;
- o La création d'un parking de covoiturage de 20 places.

- Le **Conseil départemental d'Indre-et-Loire** prend à sa charge les études et travaux relatifs à l'aménagement de la RD71 entre le carrefour de la bretelle de sortie du futur demi-diffuseur et le carrefour RD71/RD35 (élargissement de chaussée et reprise de sa structure, assainissement pluvial).

3.2. Acteurs partenaires dans la conception

Les acteurs associés au projet sont nombreux. Il s'agit :

- Du **Ministère de la Transition écologique et solidaire** (renommé **Ministère de la Transition écologique, de la Biodiversité, de la Forêt, de la Mer et de la Pêche en décembre 2024**)
Dans le cadre de la seconde phase de construction de l'A85, le ministère de la Transition écologique et solidaire a confié à VINCI Autoroutes la réalisation de l'aménagement du demi-diffuseur de Restigné. Les grands principes de cet aménagement sont soumis à la validation de la Direction générale des infrastructures des transports et de la mer. Cette dernière veille au respect du contrat de concession de Cofiroute : respect des normes techniques, engagements en faveur de l'environnement, délais de réalisation des travaux. Ils autorisent également la mise en service de l'aménagement réalisé.
- Des **services de l'État**
Ils supervisent la tenue des procédures réglementaires de participation du public à l'exemple des concertations préalables et des enquêtes publiques. Ainsi, la concertation publique sur le projet du demi-diffuseur de Restigné est organisée par VINCI Autoroutes, sous l'égide de la Préfète d'Indre-et-Loire. Enfin, les services de l'État délivrent les différentes autorisations réglementaires préalables au démarrage des travaux.
- Les **Collectivités partenaires**
Aux côtés de VINCI Autoroutes, dès le stade de la faisabilité, une concertation préalable a été menée avec les collectivités et les acteurs locaux afin de définir les besoins concrets du territoire. Cette concertation permet ainsi d'enrichir et de co-construire ce projet local. Ces partenaires sont associés à toutes les étapes du projet. Il s'agit de :
 - Le Conseil Départemental d'Indre-et-Loire ;
 - La Communauté de Communes Touraine Ouest Val de Loire (CCTOVAL) ;
 - La Communauté de Communes Touraine Vallée de l'Indre (CCTVI) ;
 - La Communauté de Communes Chinon Vienne et Loire (CCCVL) ;
 - La Commune de Langeais ;
 - La Commune de Restigné ;
 - La Commune de Coteaux-sur-Loire ;
- **Les Maîtres d'ouvrage** : COFIROUTE et le Conseil départemental d'Indre-et-Loire.

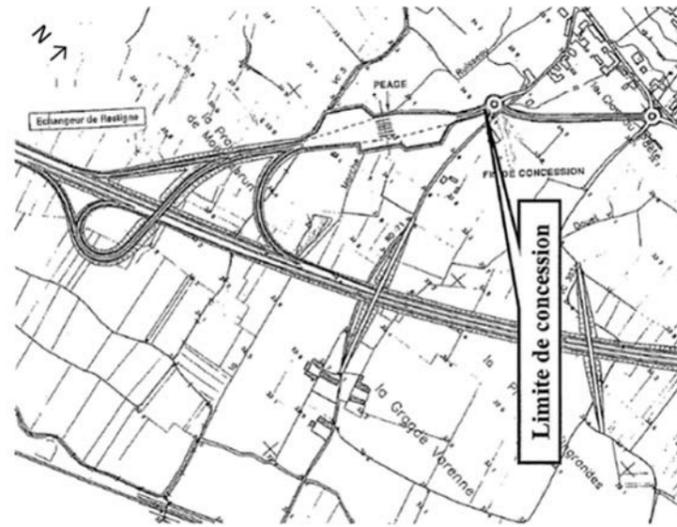
3.3. Historique de l'opération

L'autoroute A85 est une autoroute française qui relie l'A11 (à l'Est d'Angers) à l'A71 (à Theillay dans le Loir-et-Cher, au Nord de Vierzon), via le sud de Tours. Elle est longue de 206 km avec un tronçon gratuit entre Tours et Langeais, pour permettre de délester la levée de la Loire.

Dans les termes du contrat de concession de l'autoroute A85, avenant n°11 de janvier 2004, il est demandé à COFIROUTE de mettre en service un nouveau diffuseur complet en 2025 à la hauteur de la barrière pleine voie à l'Est de Restigné.

Le principe de création d'un point d'échange entre l'autoroute A85 et le territoire au niveau de la RD71 a déjà été autorisé lors de la déclaration d'utilité publique de 1996 autorisant la construction de l'autoroute, pour desservir le territoire du Bourgueillois et ses activités économique et touristique.

Le projet de diffuseur était localisé sur la commune de Restigné, à l'ouest de la rue des Trois Volets, anciennement RD 71. Aujourd'hui, le tracé de la RD71 est rétabli plus à l'Est, sur la commune de Coteaux-sur-Loire, à la suite des travaux de construction de l'autoroute.



Extrats du dossier de DUP du projet de construction du contournement nord de Langeais de l'autoroute A85 (1996)
(source : COFIROUTE)



Localisation du projet de 1996 sur la voirie actuelle
(source : INGEROP)

Depuis, la Communauté de Communes Touraine Ouest Val-de-Loire (CCTOVAL) a fait part de son souhait d'étudier le remplacement de ce diffuseur par un demi-diffuseur en regard des besoins d'aménagement locaux. Ainsi, une étude d'opportunité et de faisabilité technique a été menée fin 2019 en ce sens.

À la suite de plusieurs échanges avec les collectivités (CCTOVAL) et l'État (préfecture, gestion et du contrôle du réseau autoroutier concédé) à l'été 2020, l'État a demandé à la préfecture d'Indre-et-Loire de mener une concertation préalable avec les collectivités locales qui a permis de valider le projet de création de demi-diffuseur de Restigné

Par courrier du 11 février 2021, l'État demande à Cofiroute de réaliser le demi-diffuseur de Restigné, en limite de commune de Coteaux-sur-Loire et Restigné en substitution à la réalisation d'un diffuseur complet.

3.4. Les besoins du territoire

La métropole tourangelle connaît un **essor économique** croissant et est très attractive avec près de **147 060 emplois en 2015 et 155 700 emplois en 2021**, ce qui représente une concentration **d'environ six emplois sur dix** dans le Département d'Indre-et-Loire.

La métropole tourangelle est le pôle d'emploi principal qui attire chaque année de nouveaux habitants. Les communes du territoire de la Communauté de Communes Touraine Ouest Val de Loire, dont Restigné et Coteaux-sur-Loire, connaissent une **croissance soutenue de leur population** qui emprunte les réseaux routiers (dont l'A85 fait partie) pour leurs trajets domicile-travail.

De plus, le territoire du Bourgueillois voit la majorité des exploitations viticoles et des entreprises d'au-moins 10 salariés, ainsi que les deux zones d'activités se répartir de part et d'autre de la départementale 35, le long ou à proximité de cette dernière, faisant de cette route, l'axe central du tissu économique local, mais aussi touristique.

En effet, la viticulture, emblème du Bourgueillois, se développe également à travers l'œnotourisme en plein essor, un œnotourisme qui participe de la **dynamique touristique** croissante du Bourgueillois. Destination idéale pour les épicuriens et amateurs de nature, le Bourgueillois, situé au cœur du Parc naturel régional Loire-Anjou-Touraine, est chaque année parcouru par de nombreux visiteurs.

Le projet devra répondre aux besoins du territoire qui sont :

- Améliorer l'accès à la métropole tourangelle,
- Soutenir l'activité économique et touristique du Bourgueillois.

3.5. Objectifs et justification du projet

3.5.1. Objectifs du projet

L'opération de création d'un nouveau demi-diffuseur sur l'autoroute A85, permettra pour le territoire du Bourgueillois de :

- **Faciliter les mobilités domicile-travail :**
 - Rapprocher l'ensemble du territoire en créant un accès à l'autoroute A85 et à la métropole tourangelle ;
 - Améliorer les mobilités entre les territoires de la Touraine et fluidifier le trafic de l'axe Bourgueil-Chinon.
- **Appuyer l'activité économique et touristique :**
 - Faciliter l'accès aux vignobles du Bourgueillois et à ses activités, notamment par la connexion de l'A85 avec la RD35, axe central du tissu viticole local ;
 - Soutenir l'activité des entreprises situées au nord et à l'est du Bourgueillois, notamment de la zone d'activité Benais-Restigné ;
 - Conforter l'attractivité économique de l'ensemble du bassin de vie et l'accès aux activités touristiques : Abbaye de Bourgueil et caves touristiques du pays de Bourgueil, Château de Gizeux, église Saint-Martin (Restigné), Bateliers des Vents d'Galerne (La Chapelle-sur-Loire), conservatoire des variétés anciennes (Benais), sentiers d'interprétation de Benais et de Gizeux, visites et activités en bords de Loire...
- **Améliorer l'accès aux services de secours et de santé :**
 - Gagner de précieuses minutes pour se rendre dans les centres médicaux et hospitaliers de l'agglomération de Tours ;
 - Accroître la rapidité d'intervention et la facilité d'accès des véhicules de secours (pompiers, police, ambulances).

3.5.2. Justification du projet

Le projet d'aménagement du demi-diffuseur de Restigné et de réaménagement de la RD71 est d'utilité publique et d'intérêt général pour les raisons suivantes :

- **Ce projet répond aux besoins du territoire (détaillés au chap. 3.4)**

Situé à l'ouest de la métropole tourangelle, le Bourgueillois est composé de 9 communes et représente une population de 13 300 habitants, desservi par l'autoroute A85 avec la sortie n°5 Bourgueil. Cette autoroute dite « d'aménagement du territoire » a permis de désenclaver les territoires ruraux qu'elle traverse.

Chaque jour, ce sont 13 500 véhicules qui empruntent la section d'autoroute A85 entre la barrière de péage de Restigné et le diffuseur de Langeais Est. L'étude de trafic a été menée en septembre 2019 et a permis de conclure à une prévision de fréquentation du demi-diffuseur de Restigné :

- à hauteur de 1 640 véhicules/jour à l'horizon de la mise en service en 2026 ;
- à hauteur de 2 050 véhicules/jour à l'horizon 2050.

Ce nouveau demi-diffuseur permettra de rapprocher le territoire d'un accès plus direct à l'autoroute A85. Il entrainera un report de trafic des diffuseurs n°5 Bourgueil et n°7 Langeais Est et ne générera pas de trafic supplémentaire sur l'A85. Cet accès déchargera ainsi le réseau secondaire du trafic y circulant actuellement.

De nombreux habitants du Bourgueillois empruntent régulièrement l'autoroute A85 dans le cadre de la mobilité de leurs trajets du quotidien (domicile - travail notamment). La création du nouveau demi-diffuseur de Restigné permettra d'améliorer l'accès au nord et à l'est du Bourgueillois depuis l'A85, participant ainsi à soutenir l'attractivité de ce bassin de vie.

À titre d'exemple, pour rejoindre l'autoroute A85 depuis le centre-ville de Restigné, le temps de trajet sera réduit de 16 minutes grâce à la création du nouveau demi-diffuseur (comparativement au temps pour rejoindre le diffuseur n°7 Langeais Est).

Temps de parcours moyen pour rejoindre un accès à l'A85

AVANT l'aménagement
du demi-diffuseur de Restigné

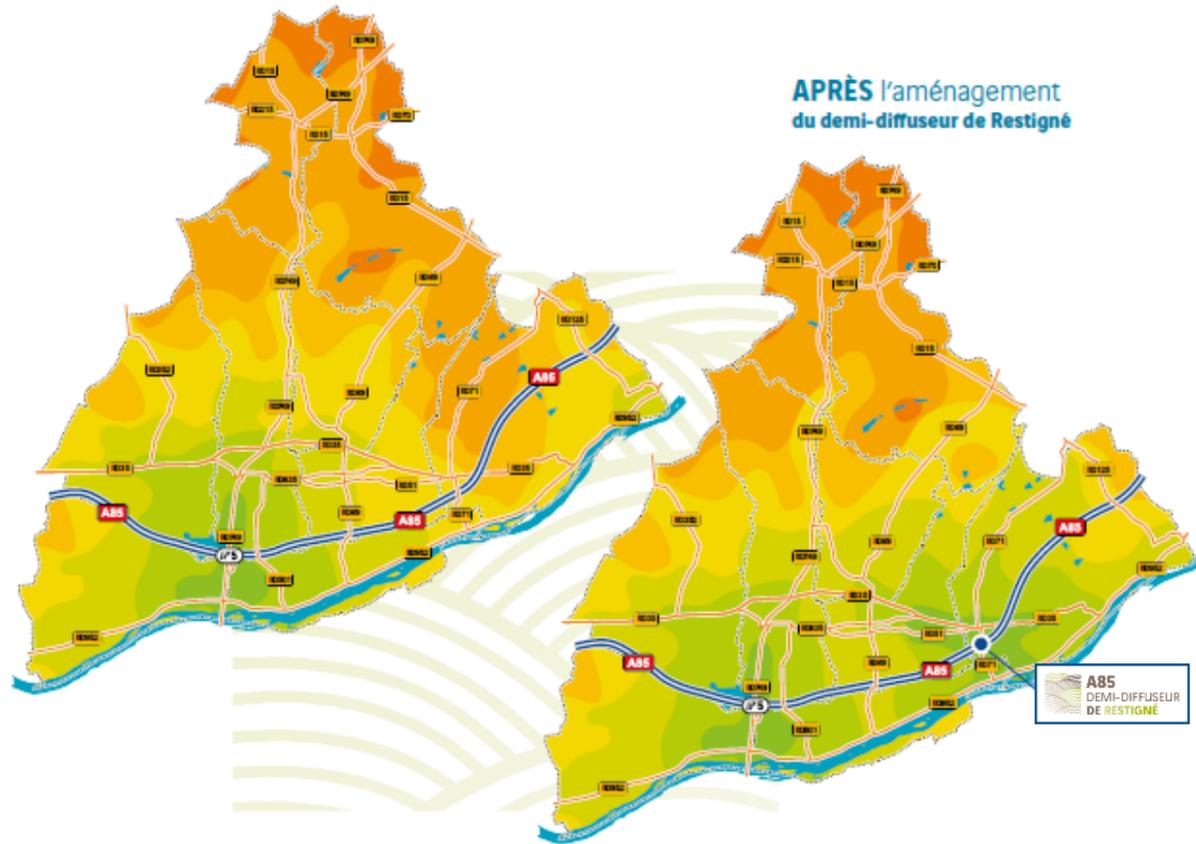


Figure 1 : Temps de parcours moyen pour rejoindre un accès à l'A85 avec et sans le projet (source : Cofiroute)

Le projet de demi-diffuseur de Restigné constitue en effet une opportunité pour améliorer les mobilités du territoire de la Touraine. Il s'inscrit dans une démarche de solidarité entre les collectivités locales.

- Ce projet propose le meilleur parti d'aménagement

Plusieurs scénarios d'aménagement ont été étudiés au cours des études qui ont conduit au projet présenté à la présente enquête publique, tant sur le critère fonctionnel que sur le critère technique. À chaque étape, la prise en compte des enjeux environnementaux naturels et humains a fait partie intégrante des données de conception, afin de prioriser l'évitement et la réduction des impacts environnementaux à la source.

L'étude des solutions de substitutions est présentée en détails au chapitre 3.6. du présent document.

- Ce projet vise des objectifs environnementaux élevés

Au-delà de la démarche "Éviter, Réduire, Compenser", présentée au sein du Volet D, VINCI Autoroutes s'engage fortement dans la préservation de l'environnement en inscrivant de façon inédite le projet dans une certification HQE™ Infrastructures Durables (délivrée par Certivéa).

Cette certification permet d'aller plus loin dans la prise en compte des enjeux de développement durable et d'appliquer des mesures concrètes qui rendent le projet plus durable et plus respectueux de l'environnement.

Cette démarche permet à l'équipe de VINCI Autoroutes de réfléchir avec l'ensemble des parties prenantes à la construction d'un projet d'infrastructure local en prenant en compte un ensemble d'enjeux de développement durable, afin de sécuriser, de suivre et d'améliorer en continu le projet de la phase programme à la mise en service de ce demi-diffuseur.

L'engagement de VINCI Autoroutes dans cette démarche est présenté dans la Charte Développement Durable du projet, consultable en ligne sur le site internet du projet : www.A85restigne.fr.

Le Conseil Départemental d'Indre-et-Loire n'est pas engagé dans cette démarche de certification. Elle ne s'applique donc pas aux travaux d'aménagement de la RD71.

Pour répondre à l'urgence écologique, VINCI Autoroutes s'est également doté d'un plan « Ambition environnement 2030 » déclinés en trois volets :

- Agir pour le climat vers l'Autoroute Bas Carbone
- Favoriser l'économie circulaire
- Préserver les milieux naturels vers la renaturation du domaine autoroutier

CHARTRE D'OBJECTIFS
DE DÉVELOPPEMENT DURABLE



ou en vous connectant
sur A85restigne.fr

- Ce projet fait consensus parmi les acteurs locaux

L'évolution des besoins du territoire en termes de desserte depuis la DUP de 1996 ont ensuite conduit les élus locaux à demander une adaptation du projet.

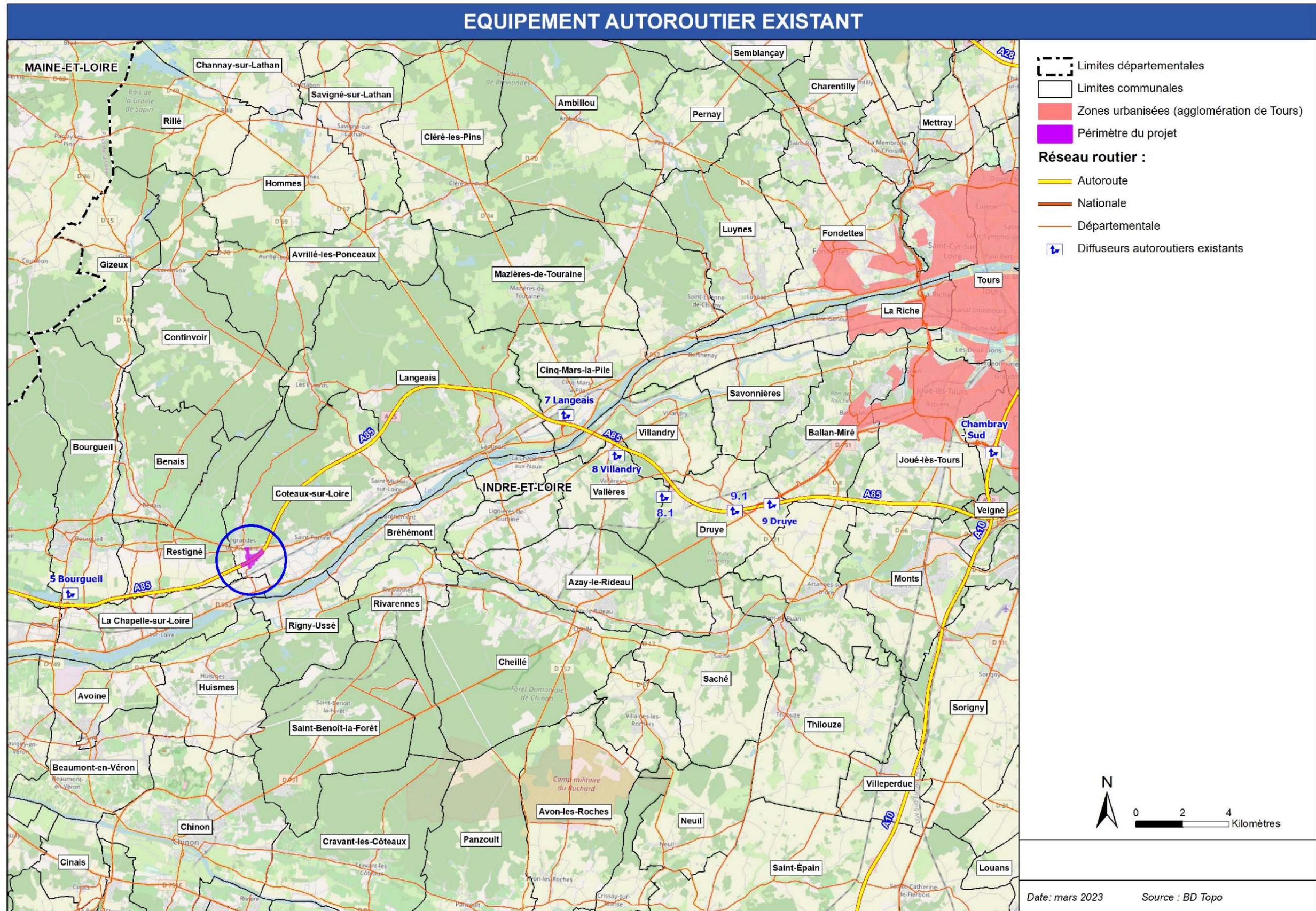


Figure 2 : Plan des diffuseurs existants autour du projet et de l'agglomération tourangelle (Ingerop, mars 2023)

3.5.2.1.1. Le tissu économique

Le Bourgueillois est un territoire dynamique, entretenant des liens avec la métropole tourangelle qui connaît un essor économique croissant. Cette métropole est très attractive, avec près de 80 000 emplois, ce qui représente une concentration de 8 emplois sur 10 dans le département d'Indre-et-Loire. La métropole tourangelle est le pôle d'emploi principal qui attire chaque année de nouveaux habitants. Les communes du territoire de la Communauté de Communes Touraine Ouest Val de Loire, dont Restigné et Coteaux-sur-Loire, connaissent une croissance soutenue de leur population qui emprunte les réseaux routiers (dont l'A85 fait partie) pour leurs trajets domicile-travail. Situé à l'ouest de la métropole tourangelle, le Bourgueillois entretient également des relations avec les secteurs d'Avoine et de Chinon en rive gauche de la Loire, qui constituent les bassins économiques les plus proches.

Le bassin de Bourgueil-Benais-Restigné compte 29 ha de zone d'activité. Il est parcouru par environ 1 400 ha de vignes exploitées pour l'AOC Bourgueil. Offrant de nombreux emplois, cette filière se développe également à travers l'œnotourisme en plein essor. Dans cette dynamique, l'ouest de la métropole tourangelle constitue une zone stratégique pour le rayonnement ainsi que l'attractivité économique et touristique de la région. Le demi-diffuseur de Restigné permettra ainsi de rapprocher l'ensemble de ce territoire à la métropole tourangelle.

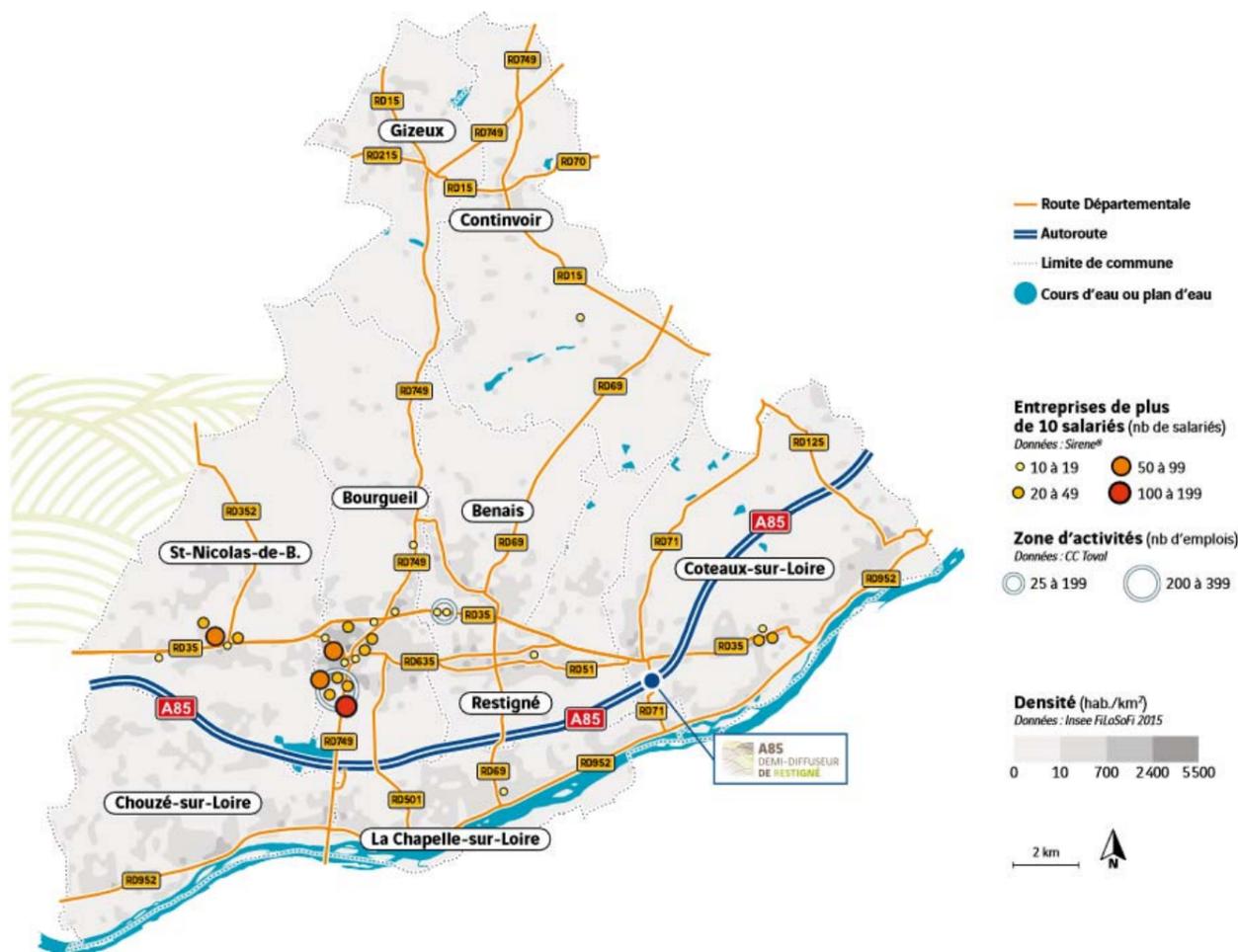


Figure 3 : Le tissu économique à l'échelle du territoire (source : Cofiroute)

3.5.2.1.2. Le tourisme

Le territoire du Bourgueillois se situe dans un espace naturel préservé. Bordé par la Loire et ses deux célèbres vignobles, il présente de nombreux atouts en termes de tourisme vert et d'œnotourisme, idéal pour les épicuriens et amateurs de nature. De nombreux gîtes et chambres d'hôtes y sont recensés. Les activités ne manquent pas sur ce territoire situé au cœur du Parc naturel régional Loire-Anjou-Touraine : promenades en bords de Loire avec la possibilité de sorties en bateaux traditionnels (toute, gabare), visites de caves dans les coteaux de tuffeau, découverte de la nature et du patrimoine, randonnées pédestres et à vélo. L'ascension du Mont Sigou permet notamment de profiter d'une vue imprenable sur les vignes, et la visite du château de Gizeux illustre la confluence de la Touraine et de l'Anjou.

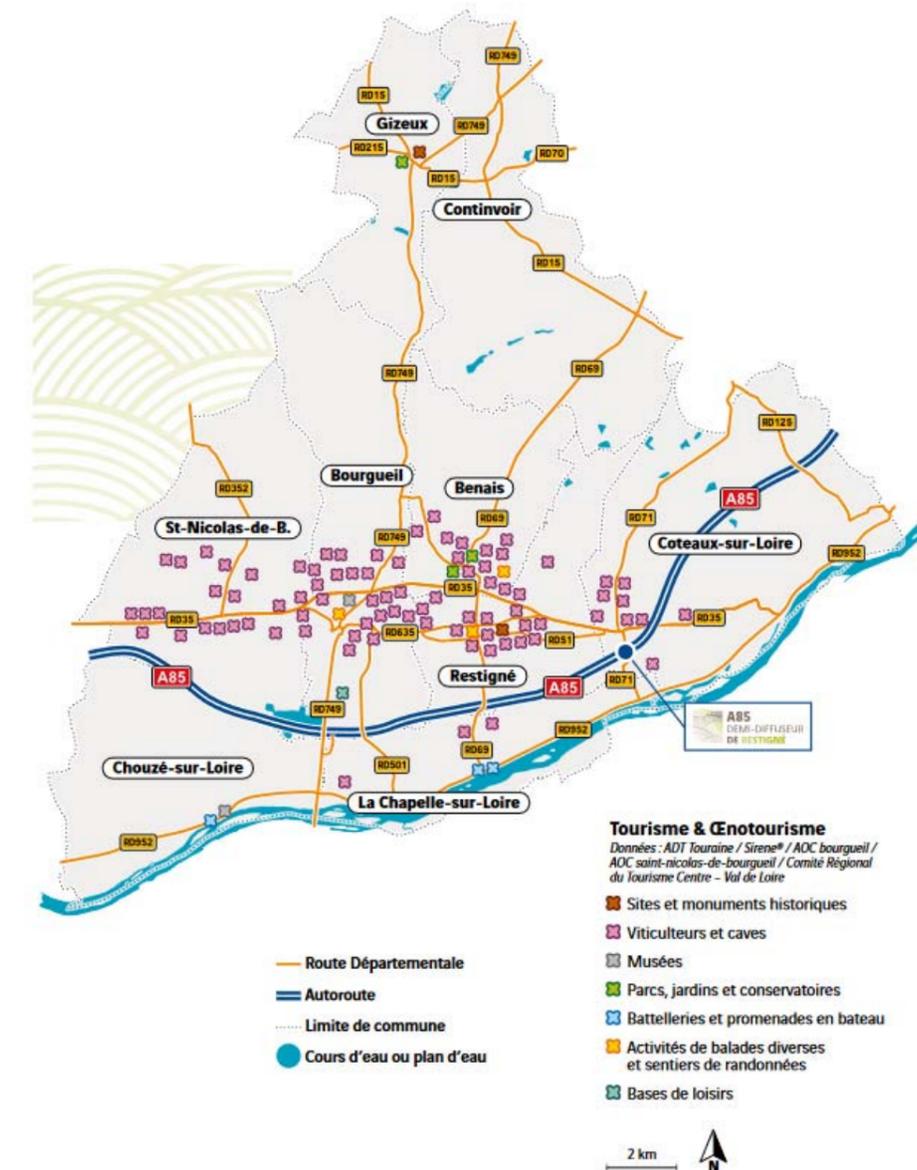


Figure 4 : Le tourisme et l'œnotourisme à l'échelle du territoire (source : Cofiroute)

3.5.2.1.3. Le plan « Ambition Environnement 2030 »

Pour répondre à l'urgence écologique, VINCI Autoroutes s'est également doté d'un plan « Ambition environnement 2030 » déclinés en trois volets :

– **Agir pour le climat vers l'Autoroute Bas Carbone**

VINCI Autoroutes s'engage à contribuer à la trajectoire de décarbonation fixée par l'Accord de Paris, tel que diminuer de 50 % ses émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030. Pour atteindre cet objectif, VINCI Autoroutes entend faire de ses activités des terrains d'exemplarité et d'expérimentation ; propose aux acteurs des territoires et aux utilisateurs de l'autoroute des solutions pour développer massivement, ensemble, de nouvelles formes de mobilités ; et adapte l'infrastructure pour la rendre plus résiliente face aux effets du changement climatique. En s'appuyant sur ces solutions, l'Autoroute Bas Carbone constitue un accélérateur de la transformation des usages, et, ce faisant, de la transition énergétique des mobilités.

– **Favoriser l'économie circulaire**

Sur l'ensemble du cycle de vie et d'usage de nos infrastructures, empruntées chaque jour par des millions d'usagers, nous nous engageons à mener des stratégies de gestion durable visant un niveau de valorisation de 100 % de nos déchets liés aux activités d'exploitation et aux chantiers dont VINCI Autoroutes assure la maîtrise d'ouvrage, notamment les chantiers de revêtement de chaussées et des déchets produits par les installations commerciales et les clients sur les aires de repos et de services. À travers ces solutions, l'autoroute recyclée et « zéro déchet » vise une conception, un entretien et une exploitation éco-maîtrisés des infrastructures et services autoroutiers proposés aux usagers du réseau VINCI Autoroutes.

– **Préserver les milieux naturels vers la renaturation du domaine autoroutier**

La mise en œuvre progressive de notre démarche de renaturation est réalisée en concertation étroite avec les représentants environnementaux de la société civile, les institutions spécialisées, le monde scientifique et les collectivités territoriales.

Ces actions sont assorties d'objectifs précis, fixés à l'horizon 2030. Les progrès seront mesurés de façon continue pour orienter les efforts et garantir la pleine implication de tous les collaborateurs dans la transformation durable de leurs métiers.

3.6. Description des solutions de substitutions raisonnables et indication des principales raisons du choix effectué

Les solutions de substitution étudiées pour le demi-diffuseur sont :

- Solution « absence d'aménagement »,
- Solution initiale : création d'un diffuseur complet avec construction d'un nouvel ouvrage d'art et un barreau de raccordement,
- Solution d'un diffuseur complet avec utilisation d'un ouvrage existant
- Solution demi-diffuseur.

Ces solutions de substitution ont été étudiées par COFIROUTE.

3.6.1. Solution « absence d'aménagement »

Cette solution correspond à la non-réalisation de l'aménagement envisagé. L'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet de création d'un demi-diffuseur sur l'A85 au niveau de Coteaux-sur-Loire est étudié en détails dans le volet C.2 « Diagnostic environnemental », chapitre 9.

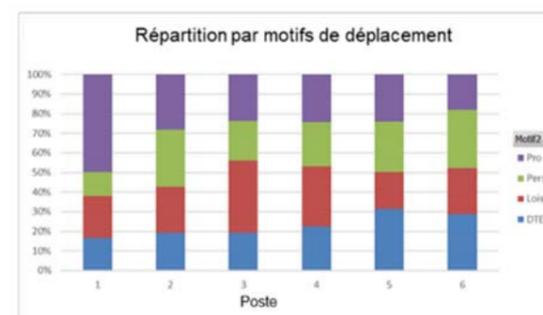
L'étude de trafic réalisée dans le cadre des études de faisabilité du projet (ARCADIS, mars 2020) présente les projections de trafics à l'horizon 2025 (qui correspond à l'horizon de mise en service du demi-diffuseur) et 20 ans plus tard (2045), en l'absence d'aménagement autoroutier. Les différentes voiries concernées directement et indirectement (A85, RD35, RD71, RD952) sont étudiées. Les conclusions indiquent que ces trafics subiront une augmentation variable en fonction des voiries et des tronçons observés :

- + 21 à 22% sur l'A85
- +12 à 13% sur la RD 35
- + 15% sur la RD71
- + 13% sur la RD 952.

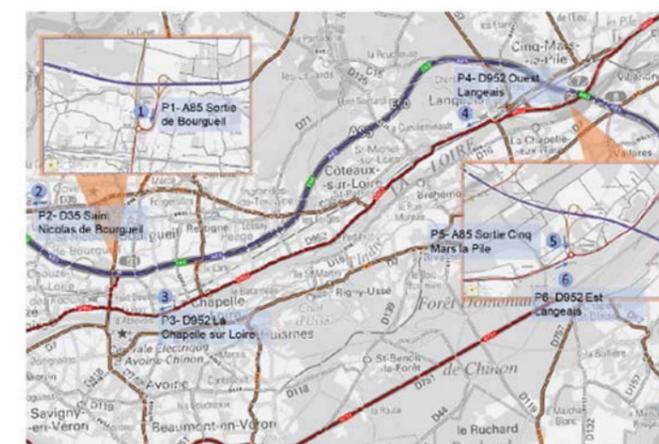
		Référence		
		2025	2045	
A85				
Saumur	Bourgueil	13600	16400	21%
Bourgueil	BPV	14800	18000	22%
BPV	Restigné	14800	18000	22%
Restigné	Langeais est	14800	18000	22%
RD35				
Bourgueil		5600	6320	13%
Ingrandes		2500	2800	12%
Coteaux		2500	2800	12%
RD71				
		538	617	15%
RD952				
		5800	6550	13%

Augmentation prévisionnelle de trafic

L'étude de trafic indique également que les déplacements domicile - travail est le principal motif de déplacements (50%) au niveau du diffuseur n°5 de Restigné (diffuseur existant). Les déplacements personnels et de loisirs représentent également 35% des déplacements.

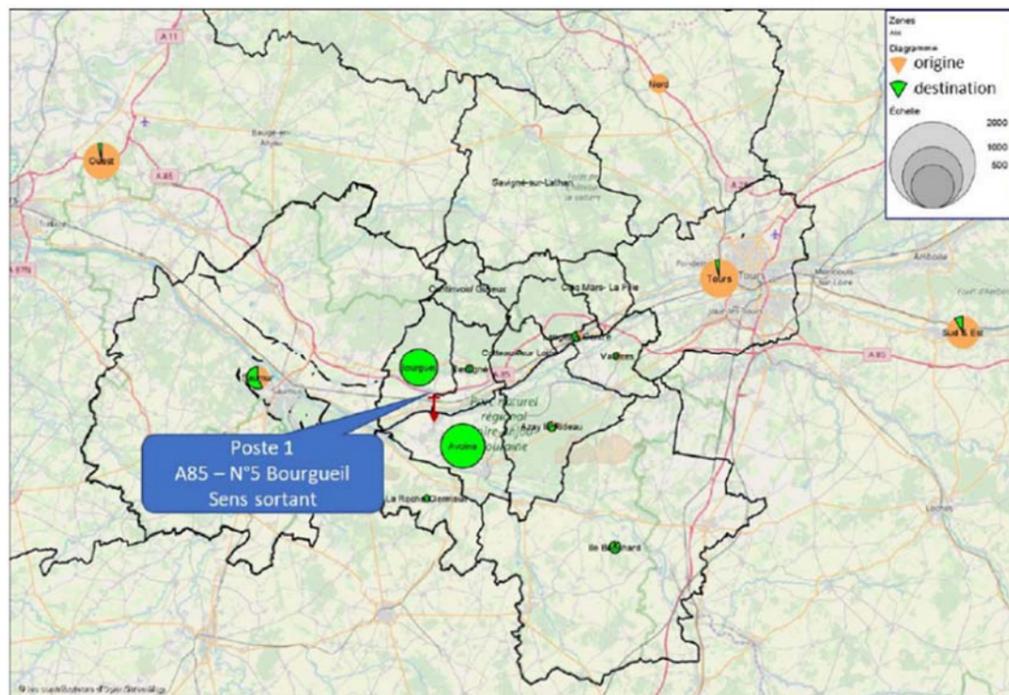


Répartition par motifs de déplacement des personnes interviewées sur chaque postes (source : ARCADIS, mars 2020)



Le graphique précédent présente la répartition par classe de distance (PRO : déplacement professionnel, PERSO : déplacement pour affaires personnelles, LOISIR : déplacement pour motifs loisirs, DTE - Domicile Travail Etudes) sur les différents postes d'enquête par interview : Poste 1 : A85 sortie n°5 de Bourgueil, Poste 2 : RD 35 à Saint-Nicolas-de-Bourgueil, Poste 3 : RD 952 à La chapelle-sur-Loire, Poste 4 : RD952 à l'ouest de Langeais, Poste 5 A85 sortie Cinq-mars-la-pile, Poste 6 : RD 952 à l'Est de Langeais.

L'enquête origine-destination révèle également que les principaux échanges observés au niveau de l'diffuseur de n°5 se font entre les agglomérations de Tours et Angers, les deux agglomérations de taille importante les plus proches, et des communes situées au nord de la Loire (Bourgueil, La chapelle-sur-Loire) et au sud de la Loire (Avoine, Chinon).



Flux enquêtés entre 7-19h sur le poste 1 (A85 sortie n°5 Bourgueil)

Ce lien privilégié avec Tours est dû au fait que le secteur est localisé dans l'aire d'attraction de la métropole de Tourangelle, qui est un important pourvoyeur d'emploi et de services. En parallèle, le tourisme viticole et le tourisme vert lié à la Loire est également prépondérant dans le Bourgueillois. Cette attractivité alimente également les flux de véhicules.

Compte tenu des perspectives d'évolution et des attentes du territoire en termes de

- Développement économique :
 - Développement économique à visée touristique,
 - Développement économique du fait de la proximité de la métropole de Tours et de la saturation du foncier disponible sur l'agglomération,
- D'amélioration de l'accessibilité du territoire depuis l'A85 visé par le SCOT Pays Loire Nature :
 - Amélioration de la desserte pour les mobilités domicile-travail,
 - Amélioration de l'accès aux services de secours et de santé de la métropole tourangelle,

la création d'un nouvel échange conduirait à soutenir le développement et l'attractivité du secteur.

En l'absence de création d'un point d'échange supplémentaire sur l'A85, les effets indésirables de la création d'une telle infrastructure sur l'environnement seraient évités : consommation et imperméabilisation de terres agricoles et naturelles, destruction d'habitats naturels et de végétation, destruction et/ou dérangement de la faune, création d'un complément d'infrastructure autoroutière dans un paysage rural...

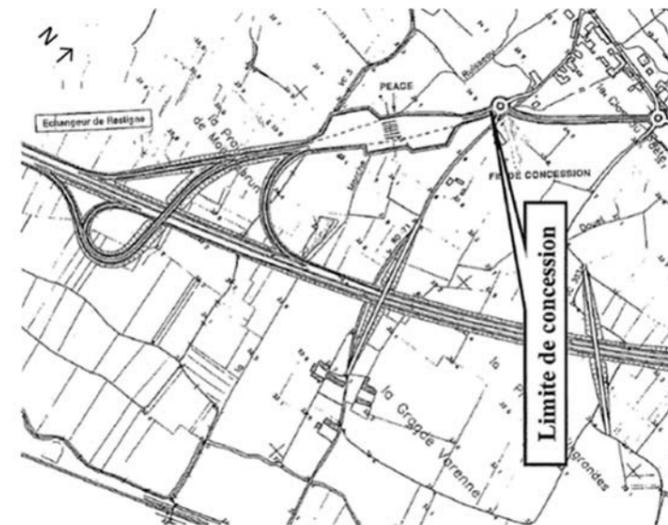
En revanche, l'absence d'un tel aménagement priverait le territoire, ses acteurs et habitants des effets positifs qu'il apporterait. En son absence, il est raisonnable d'envisager que le développement du secteur pourrait être ralenti et que les conditions de déplacements pourraient être perturbées compte tenu des augmentations projetées à l'horizon 2045.

La solution consistant à ne pas aménager un nouveau point d'échange n'a pas été retenue au regard des besoins d'amélioration des déplacements sur le territoire. Cependant, la conception du projet s'est inscrite dès les études de faisabilité dans la démarche d'évitement et de réduction des incidences sur l'environnement. Les différents volets de la demande d'autorisation environnementale présentent l'aboutissement de ce travail et l'analyse détaillée des impacts du projet, ainsi que les mesures d'évitement, de réduction et le cas échéant de compensation, qui permettent d'obtenir des impacts négatifs résiduels les plus faibles possible.

3.6.2. Solution initiale : création d'un diffuseur complet à Restigné

Comme évoqué dans l'historique du projet, COFIROUTE s'est engagé dans le cadre de son contrat de concession à mettre en service un nouveau diffuseur à l'Est du péage de Restigné. Le projet porté à la DUP de 1996 prévoyait la création d'un diffuseur complet (avec une entrée et une sortie dans les deux sens de circulation), ainsi qu'une voie de raccordement à la RD 71.

L'ouvrage était localisé sur la commune de Restigné, à l'ouest de la rue des Trois Volets, anciennement RD 71. Aujourd'hui, le tracé de la RD71 est rétabli plus à l'Est, suite aux travaux de construction de l'autoroute.



Extraits du dossier de DUP du projet de construction du contournement nord de Langeais de l'autoroute A85 (1996) (source : COFIROUTE)



Localisation du projet de 1996 sur la voirie actuelle (source : INGEROP)

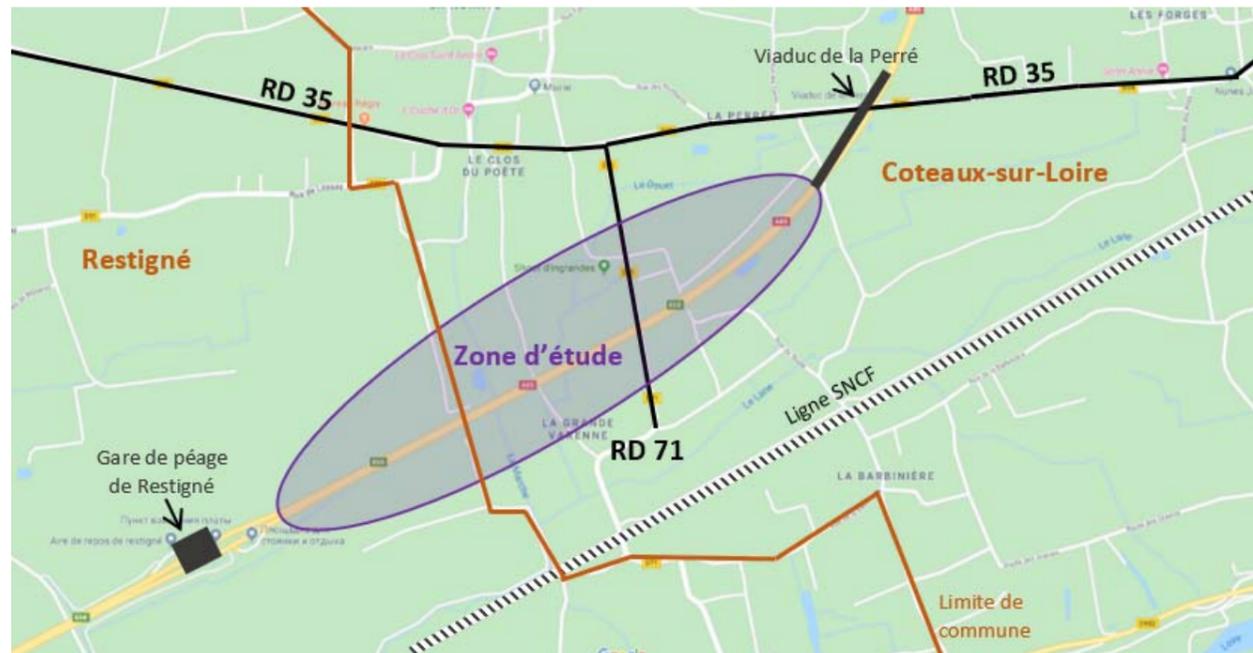
Le tracé initial a plusieurs inconvénients, il nécessite la création d'un nouvel ouvrage entre la barrière de péage de Restigné et l'ouvrage existant de la RD71, il traverse plusieurs zones boisées, cours d'eau et zones d'habitations. Ce tracé a un impact foncier important.



Ce tracé initial a été écarté, et d'autres solutions d'aménagement ont été étudiées, moins impactantes sur l'environnement humain et naturel et moins consommatrices de foncier.

3.6.3. Solution création d'un diffuseur complet avec utilisation de l'ouvrage existant

Lors des études de détails qui ont suivi (études de faisabilité de janvier 2020), plusieurs variantes de diffuseurs complets ont été étudiées. La zone géographique de l'étude se situe au Sud-Est de la commune de Restigné et plus précisément sur la commune de Coteaux-sur-Loire. Elle est encadrée par la barrière de péage de Restigné à l'Ouest, le viaduc de la Perrée à l'Est, la RD35 au Nord et la ligne SNCF au Sud.



Localisation de la zone d'étude pour l'implantation d'un diffuseur complet (source : COFIROUTE)

Trois types de diffuseurs, mettant en œuvre différentes techniques de construction, ont été étudiés :

- diffuseurs en losanges (famille de solutions A),
- diffuseurs en demi-trèfle à quadrants opposés (solution B),
- diffuseurs en trompette (famille de solutions C).

L'analyse comparative des différentes solutions a été réalisée sur la base de critères mesurés (métrés) et par typologie d'ouvrage en abordant les thèmes suivants :

- impact sur les éléments techniques existants de l'autoroute (ouvrage de type passage supérieur, bassins d'assainissement),
- impact sur les éléments de construction (déblais/remblais, gare de péage, surfaces de chaussée, passages supérieur à construire),
- impact sur l'infrastructure de la route départementale de raccordement (RD71),
- impact sur l'environnement naturel (surface de boisements impactés, nombre de cours d'eau franchis),
- impact sur l'environnement humain (proximité des habitations),
- impact sur l'environnement agricole (surface de terres agricoles impactées),
- impact foncier (surface d'emprises à acquérir).

L'analyse comparative a d'abord été faite à l'intérieur de chaque famille de solution.

❖ Famille de solutions A : diffuseurs en losange

SOLUTION A1

AVANTAGES :

- Pas d'impact sur le bassin d'assainissement de l'autoroute (existant)
- Réalisation d'un passage supérieur pour le franchissement de l'autoroute par la RD 71, soit par élargissement de l'existant, soit par déconstruction/reconstruction de l'existant

INCONVÉNIENTS :

- Linéaire de chaussée plus important que la solution A2
- Impact plus important sur les terres agricoles et espaces naturels que la solution A2
- habitations situées à 75 m au plus proche, avec un plus grand linéaire de bretelle à proximité.
- Deux gares de péage et deux carrefours giratoires à créer
- Nécessite le prolongement des ouvrages hydrauliques du Douet et de La Marche.



SOLUTION A2

AVANTAGES :

- Impact moins important sur les terres agricoles et espaces naturels que la solution A1
- Emprise moins conséquente
- Réalisation d'un passage supérieur pour le franchissement de l'autoroute par le RD 71, soit par élargissement de l'existant, soit par déconstruction/reconstruction de l'existant
- Linéaire de chaussée moins important que la solution A1

INCONVÉNIENTS :

- Impact sur le bassin d'assainissement de l'autoroute (existant)
- Habitations situées à 75 m au plus proche.
- Deux gares de péage et deux carrefours giratoires à créer
- Nécessite le prolongement des ouvrages hydrauliques du Douet et de La Marche.



Au regard des critères de comparaison, la solution A2 semble préférable à la solution A1, tant sur les aspects techniques qu'environnementaux, notamment pour :

- sa forme classique en losange (sécurité, visibilité, confort),
- sa surface de chaussée moins importante,
- son besoin d'emprise moins conséquent.

❖ *Solution B : diffuseur en demi-trèfle*

Un seule implantation de diffuseur en demi-trèfle a été étudiée.



SOLUTION B

AVANTAGES :

- Pas d'impact sur le bassin d'assainissement de l'autoroute (existant)
- Impact moins important sur les terres agricoles et espaces boisés que la famille de solution A : moins de délaissés non exploitables entre les nouvelles bretelles et l'autoroute
- Emprise moins conséquente que la famille de solution A
- Moins de volumes de déblais/remblais que la famille de solutions A

INCONVÉNIENTS :

- Déconstruction et reconstruction du PS existant pour passer les bretelles d'insertion sous l'ouvrage reconstruit
- habitations situées à 75 m au plus proche.
- Deux gares de péage et deux carrefours giratoires à créer
- Nécessite le prolongement de l'ouvrage hydraulique rétablissant Le Douet

En comparaison avec la famille de solution A, la solution B a un impact foncier moins important.

❖ *Famille de solution C : diffuseurs en trompette*



SOLUTION C1

AVANTAGES :

- Une seule gare de péage et un seul carrefour de raccordement
- Pas d'impact sur le bassin d'assainissement de l'autoroute (existant)
- Moins d'impact sur les terres agricoles en termes de surface et de délaissés non exploitables

INCONVÉNIENTS :

- Impact sur les habitations (sud) à moins de 50 m,
- Impact sur les ruisseaux et sur les zones boisées,
- Plus de volumes de déblais/remblais que les familles de solutions A et B (conséquences en termes de consommation de matériaux et de gestions des déchets)
- Linéaire de chaussée, emprise foncière conséquents
- Nécessite le prolongement des ouvrages hydrauliques du Douet et de La Marche.
- Construction de 2 ouvrages en plus de la déconstruction/reconstruction du PS existant rétablissant la RD71.

SOLUTION C2

AVANTAGES :

- Une seule gare de péage et un seul carrefour de raccordement
- Pas d'impact sur le bassin d'assainissement de l'autoroute (existant), ni sur le PS rétablissant la RD71.

INCONVÉNIENTS :

- Impact sur les habitations (sud) à moins de 70 m
- Impact sur les ruisseaux, les zones boisées et les terres agricoles
- Plus de volumes de déblais/remblais que les familles de solutions A et B
- Linéaire de chaussée, emprise foncière conséquents
- Nécessite le prolongement des ouvrages hydrauliques du Douet et de La Marche.

SOLUTION C3

AVANTAGES :

- Une gare et un carrefour de raccordement uniques
- Pas d'impact sur le bassin d'assainissement de l'autoroute (existant), ni sur le PS rétablissant la RD71.
- Son orientation Nord vis-à-vis de la ville de Restigné

INCONVÉNIENTS :

- Impact sur les habitations (sud) à moins de 40 m,
- Impact sur les ruisseaux, les zones boisées et les terres agricoles
- Impact sur les terres agricoles,
- Plus de volumes de déblais/remblais que les familles de solutions A et B
- Construction d'un ouvrage pour le franchissant de l'autoroute par les bretelles.
- Nécessite le prolongement des ouvrages hydrauliques du Douet et de La Marche.



Au regard des critères de comparaison, la solution C3 semble préférable, tant sur les aspects techniques qu'environnementaux, notamment pour :

- Sa forme trompette classique (sécurité, visibilité, confort),
- Sa surface de chaussée moins importante par rapport à la solution C2
- son orientation Nord vis-à-vis de la ville de Restigné
- le linéaire de reprise de la RD 71 jusqu'à la RD 35 plus faible

Dans un deuxième temps, les trois solutions qui ont émergé de la première étape (A2, B et C3) ont fait l'objet d'une comparaison plus approfondie sur les critères de quantités de matériaux de déblai/remblai et de coût de la solution. Les solutions A2 et B sont sensiblement similaires au regard de ces deux critères, tandis que la variante C3 génère des mouvements de terre et un coût global plus élevés. Cette différence est strictement due à la topographie du site qui impose des remblais de grande hauteur pour la création du passage supérieur rétablissant la RD 71, ainsi qu'au linéaire de chaussée plus conséquent.

En comparaison avec la solution A2, la solution B a un impact foncier moins important, mais un linéaire de chaussée légèrement plus élevé.

La solution A2 était l'implantation préférentielle au regard de la première étape de comparaison des scénarii de diffuseur complet.

3.6.4. Solution demi-diffuseur

3.6.4.1. Une demande du territoire

Compte tenu des enjeux du territoire en termes d'amélioration de la desserte et de développement économique, la Communauté de Communes Touraine Ouest Val de Loire (CCTOVAL) a fait part de son souhait d'étudier le remplacement de ce diffuseur par un demi-diffuseur en regard des besoins d'aménagement locaux.

Une étude d'opportunité et de faisabilité technique a été menée fin 2019 (à la suite de la demande de la Direction générale d'Infrastructures des Territoires en date du 27/03/2019) concernant la réalisation d'un demi-diffuseur.

Par courrier du 11 février 2021, l'État demande à Cofiroute de réaliser un demi-diffuseur en substitution à la réalisation d'un diffuseur complet prévu à Restigné. La solution diffuseur complet est abandonnée.

L'étude de faisabilité de l'option demi-diffuseur, incluant l'étude de trafic citée précédemment, a été réalisée par ARCADIS en novembre 2019.

La zone de recherche de scénarii d'aménagement a été contrainte par plusieurs éléments :

- L'obligation du raccordement à la RD 71, inscrit au contrat de concession de COFIROUTE,
- Les interdistances à respecter entre la barrière de péage de Restigné à l'ouest et le viaduc de la Perrée à l'est,
- La recherche de l'évitement ou de la réduction des impacts sur l'environnement : cours d'eau, boisement, habitations...

Plusieurs variantes ont été étudiées dans le cadre du projet d'aménagement du demi-diffuseur de Restigné :

- **Des variantes techniques :**
 - o ½ diffuseur en losange
 - o ½ diffuseur avec entrée en boucle (configuration mixte).
- **Des variantes d'orientation de l'ouvrage.** Bien que les élus locaux se soient prononcés en faveur d'un demi-diffuseur favorisant les échanges avec la métropole Tourangelle, une étude complète a été réalisée afin de vérifier que le choix de l'orientation du demi-diffuseur réponde au mieux aux besoins du territoire. Il a ainsi été envisagé :
 - o Soit un ½ diffuseur orienté à l'ouest, vers Angers,
 - o Soit un ½ diffuseur orienté à l'est, vers Tours.

La comparaison des variantes d'orientation du demi-diffuseur de Restigné (vers Angers à l'Ouest ou vers Tours à l'Est), réalisée dans le cadre de l'étude de faisabilité de novembre 2019, est basée sur :

- une étude technique des variantes,
- une analyse des enjeux socio-économiques du territoire (démographie, emploi, réseaux de transport, trafics et déplacements domicile-travail, activités économique, tourisme...) afin d'établir les perspectives d'évolution du territoire et les besoins en termes de desserte,
- une analyse des enjeux environnementaux, qui a permis de les inclure dans le processus de réflexion quant à la conception du demi-diffuseur (démarche d'évitement et de réduction des impacts du projets dès la phase conception).

Les différents scénarii ont également été analysés sous le prisme des objectifs HQE Infrastructures Durables définis dans la cadre de la démarche de certification du projet.

3.6.4.2. Variantes techniques étudiées

3.6.4.2.1. Présentation des scénarii

Demi-diffuseur Ouest

L'aménagement proposé pour les bretelles d'entrée et de sortie correspond à deux bretelles directes : elles ne franchissent pas la section courante de l'autoroute sur laquelle elles se raccordent. Elles permettent d'entrer et de sortir en direction d'Angers uniquement.

❖ Configuration en losange

Pour cette solution, les bretelles d'entrée et de sortie se raccordent à la RD71 actuelle par la création de deux carrefours giratoires. Ces derniers sont localisés de part et d'autre du passage supérieur existant pour le rétablissement de la RD71 par-dessus l'A85.

Pour l'entrée (localisée au nord de l'A85), la bretelle directe nécessite de prolonger les ouvrages hydrauliques existants (OH) qui rétablissent les 2 cours d'eau : le Douet et la Marche.

Pour la bretelle de sortie (localisée au sud de l'A85), il s'agit d'une branche directe également.

❖ *Configuration mixte (entrée en boucle)*

Pour cette solution, les bretelles d'entrée et de sortie se raccordent également à la RD71 actuelle par la création de deux carrefours giratoires localisés de part et d'autre du passage supérieur existant.

Cette solution offre une entrée en boucle qui permet de ne pas impacter les cours d'eau, dans le sens Tours -> Saumur. En revanche, cet aménagement nécessite la démolition / reconstruction du PS franchissant l'A85, puisqu'en l'état, sa largeur ne permet pas de créer la bretelle d'entrée qui passera en-dessous.

Pour la bretelle de sortie (localisée au sud de l'A85), il s'agit d'une branche directe.

SOLUTION en LOSANGE

AVANTAGES :

- Pas d'impact sur le PS rétablissant la RD71
- Moins d'impact sur les terres agricoles : moins de délaissés non exploitables entre les nouvelles bretelles et l'autoroute
- Moins de volumes de déblais/remblais que la solution mixte
- Emprise foncière optimisée

INCONVÉNIENTS :

- Impact sur les habitations (sud) à moins de 40 m,
- Impact sur les zones boisées,
- Nécessite le prolongement des ouvrages hydrauliques du Douet et de la Marche
- Nécessité de supprimer les 2 accès de service (et de les recréer probablement de l'autre côté du PS)

SOLUTION MIXTE

AVANTAGES :

- Un accès de service maintenu

INCONVÉNIENTS :

- Impact sur les habitations (sud) à moins de 40 m,
- Impact sur les zones boisées,
- Plus de volumes de déblais/remblais
- Linéaire de chaussée, emprise foncière conséquents
- Nécessite le prolongement des ouvrages hydrauliques du Douet et de la Marche
- Déconstruction/reconstruction du PS existant pour faire passer la bretelle d'entrée
- Nécessité de supprimer un des accès de service



Figure 5 : Solution demi-diffuseur Restigné Ouest (configuration en losange)



Figure 6 : Variante avec entrée en boucle (configuration mixte)

Demi-diffuseur est

Comme pour le demi-diffuseur ouest, l'aménagement prévoit la création de 2 bretelles directes. Elles ne franchissent pas l'autoroute et permettent d'entrer et de sortir en direction de Tours uniquement.

❖ *Configuration en losange*

Pour cette solution, les bretelles d'entrée et de sortie se raccordent à la RD71 actuelle par la création de deux carrefours giratoires. Ces derniers sont localisés de part et d'autre du passage supérieur existant pour le rétablissement de la RD71 par-dessus l'A85.

Pour la bretelle d'entrée (localisée au sud de l'A85), la solution envisagée vise notamment à limiter l'impact sur le bassin de traitement existant et à ne pas intercepter le viaduc de la Perrée localisé en fin de biseau de la bretelle d'entrée.

Pour la bretelle de sortie (localisée au nord de l'A85), il s'agit d'une branche directe également. Son positionnement évite autant que possible les boisements présents.

❖ *Configuration mixte (entrée en boucle)*

Pour cette solution, les bretelles d'entrée et de sortie se raccordent également à la RD71 actuelle par la création de deux carrefours giratoires localisés de part et d'autre du passage supérieur existant.

Cette solution offre une entrée en boucle qui permet de ne pas impacter le bassin d'assainissement pluvial. En revanche, cet aménagement nécessite la démolition / reconstruction du PS franchissant l'A85, puisqu'en l'état, sa largeur ne permet pas de créer la bretelle d'entrée qui passera en-dessous.

Pour la bretelle de sortie, il s'agit d'une branche directe.

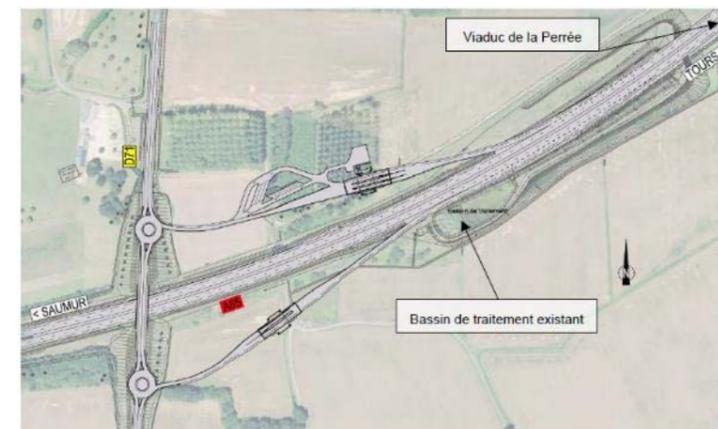


Figure 7 : Solution demi-diffuseur Restigné Est

SOLUTION en LOSANGE

AVANTAGES :

- Pas d'impact sur le bassin d'assainissement de l'autoroute (existant), ni sur le PS rétablissant la RD71, ni sur les accès de service
- Moins de volumes de déblais/remblais que la solution mixte
- Emprise foncière optimisée
- Moins d'impact sur les habitations (sud)
- Pas d'impact sur les cours d'eau

INCONVÉNIENTS :

- Impact sur les terres agricoles
- Impact sur les zones boisées (nord-est).

SOLUTION MIXTE



Figure 8 : Variante avec entrée en boucle (configuration mixte)

AVANTAGES :

- Pas d'impact sur le bassin d'assainissement de l'autoroute, ni sur les accès de service.
- Pas d'impact sur les cours d'eau

INCONVÉNIENTS :

- Impact sur les habitations (sud) à moins de 40 m,
- Impact sur les zones boisées (sud-ouest, et nord-est),
- Plus de volumes de déblais/remblais que la solution en losange
- Linéaire de chaussée, emprise foncière conséquents
- Déconstruction/reconstruction du PS existant pour faire passer la bretelle d'entrée

L'analyse comparative des deux types de configurations a été réalisée sur la base des critères suivants :

- impact sur les éléments techniques existants de l'autoroute (ouvrage de type passage supérieur, bassins d'assainissement),
- impact sur les éléments de construction (déblais/remblais, gare de péage, surfaces de chaussée, passages supérieur à construire),
- impact sur l'infrastructure de la route départementale de raccordement (RD71),
- impact sur l'environnement naturel (surface de boisements impactés, nombre de cours d'eau franchis),
- impact sur l'environnement humain (proximité des habitations),
- impact sur l'environnement agricole (surface de terres agricoles impactées),
- impact foncier (surface d'emprises à acquérir).

Au regard de ces critères, les partis d'aménagement en configuration « losange » ressortent comme plus avantageux que les configurations « mixtes ».

3.6.4.3. L'orientation des demi-diffuseurs guidées par les fonctionnalités territoriales

3.6.4.3.1. Caractéristiques techniques du demi-diffuseur

Demi-diffuseur	Caractéristiques techniques et spécifiques au ½ diffuseur		
	Visibilité	Équipements	Autres sujets techniques
Ouest	Visibilités assurées sur entrée et sortie depuis l'A85 à 130 km/h	Du fait de la création du ½ diffuseur, les accès de service existants seront supprimés Pas de gare de péage car présence de la barrière de péage de Restigné en suivant. Pas d'impact sur le PS rétablissant la RD71 La solution entrée en boucle ne supprime qu'un seul accès de service, mais nécessite la démolition / reconstruction du PS. Cette variante d'entrée n'est cependant pas privilégiée.	La création des bretelles directes nécessite le prolongement de 2 ouvrages hydrauliques existants rétablissant La Marche et le Douet. La solution entrée en boucle n'impacte pas les cours d'eau. Cette variante d'entrée n'est cependant pas privilégiée.
Est	Visibilités assurées sur entrée et sortie depuis l'A85 à 130 km/h	Gare de péage sur bretelles d'entrée et de sortie. Pas d'impact sur le bassin d'assainissement de l'autoroute, ni sur le PS rétablissant la RD71, ni sur les accès de service La solution entrée en boucle nécessite la déconstruction/reconstruction du PS existant pour faire passer la bretelle d'entrée. Cette variante d'entrée n'est cependant pas privilégiée.	Pas d'impact sur les ouvrages hydrauliques existants

La RD71 se raccorde actuellement sur la RD35 qui est la voie locale structurante, reliant notamment les bourgs de Bourgueil, Restigné et Ingrandes-de-Touraine.

Au vu de ses caractéristiques actuelles, une requalification de la RD71 (élargissement de la chaussée, création d'accotements, renforcement de la structure de chaussée) est nécessaire jusqu'au raccordement à la RD35 pour supporter le nouveau trafic poids lourd lié à la création d'un demi-diffuseur, quelle que soit son orientation. Cela représente un linéaire d'environ 500 m.

3.6.4.3.2. Analyse des enjeux socio-économiques

Le tableau suivant permet de lister les enjeux socio-économiques recensés au niveau de la zone d'étude et de hiérarchiser les effets du projet selon l'aménagement proposé, selon le code couleur suivant :

Légende :



Thématiques	Composantes socio-économiques	½ diffuseur ouest		½ diffuseur est	
		Enjeux identifiés	Niveau d'enjeu	Enjeux identifiés	Niveau d'enjeu
Aménagement du territoire	Accessibilité	Cette variante améliorera l'accessibilité du territoire, de façon complémentaire au diffuseur existant.	Nul	Cette variante améliorera l'accessibilité du territoire en relation avec Tours.	Faible
	Démographie / urbanisation	Cette variante aura des effets démographiques limités. Il y a peu de possibilités de développement économique. Le secteur de Restigné Bourgueil / Coteaux-sur-Loire est contraint par un PPRI et par des terrains viticoles.	Nul	Cette variante aura des effets démographiques limités. Il y a peu de possibilités de développement économique. Le secteur de Restigné / Coteaux-sur-Loire est contraint par un PPRI et par des terrains viticoles.	Nul
Développement économique		Cette variante ne favorisera pas les activités économiques car les échanges économiques et touristiques du territoire sont principalement orientés vers Tours.	Nul	Cette variante favorisera les activités économiques de façon générale. Les principaux effets économiques potentiels du projet sont touristiques principalement sur l'œnotourisme (davantage de passage, davantage de vente en direct de vin), notamment en lien avec l'Est du territoire (Tours, région parisienne, etc.).	Faible

3.6.4.3.3. Analyse des enjeux environnementaux

Le tableau suivant permet de lister les enjeux environnementaux recensés au niveau de la zone d'étude et de hiérarchiser les effets du projet selon l'aménagement proposé, selon le code couleur suivant :

Légende :



Thématiques	Composantes de l'environnement	½ diffuseur ouest		½ diffuseur est	
		Enjeux identifiés	Niveau d'enjeu	Enjeux identifiés	Niveau d'enjeu
Situation administrative	Communes concernées	Ingrandes-de-Touraine - 37140 Fusionnée avec d'autres communes (Saint-Patrice, Saint-Michel-sur-Loire) pour donner Coteaux-sur-Loire – 37130 Restigné à l'ouest, et Saint-Patrice à l'est	-	Ingrandes-de-Touraine - 37140 Fusionnée avec d'autres communes (Saint-Patrice, Saint-Michel-sur-Loire) pour donner Coteaux-sur-Loire – 37130 Restigné à l'ouest, et Saint-Patrice à l'est	-
Milieu physique	Topographie	33 m NGF au niveau du péage et 35 m NGF au niveau de la prairie d'Ingrandes. Pente moyenne de 1%.	Nul	33 m NGF au niveau du péage et 35 m NGF au niveau de la prairie d'Ingrandes. Pente moyenne de 1%.	Nul
	Eaux souterraines	Captages AEP : <ul style="list-style-type: none"> – Périmètre de Protection Rapproché du Captage AEP « LA DEROUETTE - SUD BOURG » situé directement au nord-ouest de l'diffuseur – Périmètre de Protection Rapproché du Captage AEP « LA PERREE » à 170 m à l'est du demi-diffuseur – Périmètre de Protection Rapproché du Captage AEP « LES GRANDS MARAIS » à 800m à l'ouest du demi-diffuseur Captages domestiques : <ul style="list-style-type: none"> ○ Forage « RUE DES MAUVILLAINS » à 1,3 km au nord ○ Forage « RUE DE DINO » à 1,5 km au nord-est ○ Forage « LES 3 VOLETS » à 500 m au sud 	Fort	Captages AEP : <ul style="list-style-type: none"> – Périmètre de Protection Rapproché du Captage AEP « LA PERREE » traversé par le demi-diffuseur – Périmètre de Protection Rapproché du Captage AEP « LA DEROUETTE - SUD BOURG » situé directement au nord-ouest de l'diffuseur – Périmètre de Protection Rapproché du Captage AEP « LES GRANDS MARAIS » à 900 m à l'ouest du demi-diffuseur Captages domestiques : <ul style="list-style-type: none"> ○ Forage « RUE DES MAUVILLAINS » à 1,3 km au nord ○ Forage « RUE DE DINO » à 1 km au nord-est ○ Forage « LES 3 VOLETS » à 500 m au sud 	Fort
	Eaux superficielles	<ul style="list-style-type: none"> – La Loire à 1.4 km au sud – Ruisseau la Marche circule sous l'A85 intercepté par les bretelles (nécessaire allongement de l'ouvrage hydraulique, risque de pollution accidentelle en phase travaux) – Ruisseau le Douet circule sous l'A85 intercepté par les bretelles (nécessaire allongement de l'ouvrage hydraulique, risque de pollution accidentelle en phase travaux) – Ruisseau le Lane circule à 400 m au sud du demi-diffuseur – Ruisseau le Baignoux à 1 km à l'ouest – Ruisseau le Ruau à 2 km au nord-ouest 	Fort	<ul style="list-style-type: none"> – La Loire à 1.4 km au sud – Ruisseau la Marche circule sous l'A85 à 450 m à l'ouest – Ruisseau le Douet circule sous l'A85 à 230 m à l'ouest du demi-diffuseur – Ruisseau le Lane circule à 400 m au sud du demi-diffuseur – Ruisseau le Baignoux à 1.2 km à l'ouest – Ruisseau le Ruau à 2.3 km au nord-ouest 	Modéré

	Risque inondation	<p>Commune dans le PPRI Val d'Authion prescrit le 14/10/2016 dont la révision a été approuvée le 7 mars 2019</p> <p>Diffuseur situé en Zone A d'expansion des crues - Aire d'étude située en Aléa faible à très fort. Au niveau du demi-diffuseur, au nord de l'A85 en zone AF d'aléa fort et au sud de l'A85 en zone AEP zone d'écoulement préférentiel.</p> <p>Zone AF et zone AEP : Sont autorisés : Les infrastructures (voies routières, ferroviaires, autoroutes, etc.), leurs équipements qui ne sauraient être implantés dans d'autres lieux et les travaux nécessaires à leur exploitation et leur entretien.</p> <p>Sous réserve des prescriptions (ne pas aggraver les risques, conception résiliente à l'inondation, démontrer que c'est le meilleur compromis entre enjeux hydrauliques, économiques et environnementaux, limiter les remblais, installations électriques au-dessus des PHEC)</p>	Fort	<p>Commune dans le PPRI Val d'Authion prescrit le 14/10/2016 dont la révision a été approuvée le 7 mars 2019</p> <p>Diffuseur situé en Zone A d'expansion des crues - Aire d'étude située en Aléa faible à très fort. Au niveau du demi-diffuseur, au nord de l'A85 en zone AF d'aléa fort et au sud de l'A85 en zone AEP zone d'écoulement préférentiel</p> <p>Zone AF et zone AEP : Sont autorisés : Les infrastructures (voies routières, ferroviaires, autoroutes, etc.), leurs équipements qui ne sauraient être implantés dans d'autres lieux et les travaux nécessaires à leur exploitation et leur entretien.</p> <p>Sous réserve des prescriptions (ne pas aggraver les risques, conception résiliente à l'inondation, démontrer que c'est le meilleur compromis entre enjeux hydrauliques, économiques et environnementaux, limiter les remblais, installations électriques au-dessus des PHEC)</p>	Fort
Milieux naturel	Zonages réglementaires	<ul style="list-style-type: none"> - ZICO : Confluence Loire vienne à 1 km au sud du demi-diffuseur - ZNIEFF 1 : Landes de la soubrossière à 1.3 km au sud - ZNIEFF 2 : Loire Tourangelle à 1.3 km au sud - Situé dans le Parc Naturel Régional (PNR) FR8000032 Loire-Anjou-Touraine - Natura 2000 : <ul style="list-style-type: none"> o ZPS FR2410016 Lac de Rillé et forêts voisines d'Anjou et de Touraine à 1.5km au nord o ZPS FR2410012 Vallée de la Loire d'Indre-et-Loire à 1.3 km au sud o ZSC FR2400548 La Loire de Candes Saint-Martin à Mosnes à 1.3 km au sud 	Fort	<ul style="list-style-type: none"> - ZICO : Confluence Loire vienne à 1 km au sud du demi-diffuseur - ZNIEFF 1 : Landes de la soubrossière à 1.3 km au sud - ZNIEFF 2 : Loire Tourangelle à 1.3 km au sud - Situé dans le Parc Naturel Régional (PNR) FR8000032 Loire-Anjou-Touraine - Natura 2000 : <ul style="list-style-type: none"> o ZPS FR2410016 Lac de Rillé et forêts voisines d'Anjou et de Touraine à 1.5km au nord o ZPS FR2410012 Vallée de la Loire d'Indre-et-Loire à 1.3 km au sud o ZSC FR2400548 La Loire de Candes Saint-Martin à Mosnes à 1.3 km au sud 	Fort
	Zones humides	Aucune zone humide selon les inventaires départementaux - à déterminer	Modéré	Aucune zone humide selon les inventaires départementaux - à déterminer	Modéré
	Trames verte et bleue & continuités écologiques	<p>Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) du Centre-Val de Loire</p> <p>Gîtes à chiroptères d'importance nationale à Saint-Patrice</p> <p>Absence de corridors intercepté</p>	Faible	<p>Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) du Centre-Val de Loire</p> <p>Gîtes à chiroptères d'importance nationale à Saint-Patrice</p> <p>Absence de corridors intercepté</p>	Faible
Patrimoine culturel et archéologique	Sites inscrits/classés	Aucun (les plus proches à 2.5 km au sud : Plan d'eau des bras de l'Indre et Coteau d'Ussé, inscrit le 01/06/1943 et Abords du château de Rigny-Ussé Classé le 01/06/1943)	Nul	Aucun (les plus proches à 2.5 km au sud : Plan d'eau des bras de l'Indre et Coteau d'Ussé, inscrit le 01/06/1943 et Abords du château de Rigny-Ussé Classé le 01/06/1943)	Nul

	Monument historique	<ul style="list-style-type: none"> – Périmètre de protection de MH : Château de Louy – Restigné (à plus de 500 m à l'ouest, donc variante située hors des abords du château) – Périmètre de protection de MH : Château de Rochecotte - St Patrice (à 2.4 km à l'est) – Périmètre de protection de MH : Manoir de la Platerie – Restigné (à 2.3 km au nord-ouest) – Périmètre de protection de MH : Hôtel du XVIe siècle (à 2.3 km au nord-ouest) – Périmètre de protection de MH : Église Saint-Martin (à 2.3 km au nord-ouest) 	Faible	<ul style="list-style-type: none"> – Périmètre de protection de MH : Château de Louy – Restigné (à 700 m à l'ouest, donc variante située hors des abords du château) – Périmètre de protection de MH : Château de Rochecotte - St Patrice (à 1.8 km à l'est) – Périmètre de protection de MH : Manoir de la Platerie – Restigné (à 2.5 km au nord-ouest) – Périmètre de protection de MH : Hôtel du XVIe siècle (à 2.5 km au nord-ouest) – Périmètre de protection de MH : Église Saint-Martin (à 2.5 km au nord-ouest) 	Faible
	Vestiges archéologiques	Aucun (zone de présomption de prescription archéologique à 8 km au sud)	Nul	Aucun (zone de présomption de prescription archéologique à 8 km au sud)	Nul
Urbanisme	Scot	SCoT NOT (Nord-Ouest de Touraine) - Suivi assuré par le Syndicat mixte du Pays Loire Nature Touraine.	-	SCoT NOT (Nord-Ouest de Touraine) - Suivi assuré par le Syndicat mixte du Pays Loire Nature Touraine.	-
	Communauté de communes	CCTOVAL - Communauté de communes Touraine Ouest Val de Loire	-	CCTOVAL - Communauté de communes Touraine Ouest Val de Loire	-
	PLU	PLU de Coteaux-sur-Loire (comprend Ingrandes-de-Touraine) en zone A du PLU	Moyen	PLU de Coteaux-sur-Loire (comprend Ingrandes-de-Touraine) en zone A du PLU	Moyen
	Servitudes, emplacements réservés	<p>PLU de Coteaux-sur-Loire :</p> <p>Demi-diffuseur à l'intérieur de la Servitude PM1 : Plan d'exposition aux risques naturels prévisibles</p> <p>Servitude AS1 : Protection des eaux potables et minérales (voir captages AEP)</p>	Fort	<p>PLU de Coteaux-sur-Loire :</p> <p>Demi-diffuseur à l'intérieur de la Servitude PM1 : Plan d'exposition aux risques naturels prévisibles</p> <p>Servitude AS1 : Protection des eaux potables et minérales (voir captages AEP)</p>	Fort
	EBC	Aucun espace boisé classé à proximité (à 1.3 km au nord)	Nul	Aucun espace boisé classé à proximité (à 1.3 km au nord)	Nul
Risques technologiques	Risques industriels et technologiques	Pas de Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) dans la zone	Nul	Pas de Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) dans la zone	Nul
	Sites et sols pollués	<p>1 BASIAS :</p> <ul style="list-style-type: none"> – CEN 3701291 : Collecte et traitement des eaux usées (station d'épuration) - – En activité, à 300 m au sud-est du demi-diffuseur – CEN 3700585 : Décharge brute - Activité terminée à 1,8 km au sud-ouest – CEN3700397 : Station-service, garage - En activité à 2 km à l'est – Aucun site BASOL 	Nul	<p>1 BASIAS :</p> <ul style="list-style-type: none"> – CEN 3701291 : Collecte et traitement des eaux usées (station d'épuration) - – En activité, à 300 m au sud du demi-diffuseur – CEN 3700585 : Décharge brute - Activité terminée à 1,8 km au sud-ouest – CEN3700397 : Station-service, garage - En activité à 2 km à l'est – Aucun site BASOL 	Nul

Infrastructures de transport	Infrastructures routières	<ul style="list-style-type: none"> – A85 – D71 – D35 – R952 – 	-	<ul style="list-style-type: none"> – A85 – D71 – D35 – D952 	-
	Infrastructures ferroviaires	Voie ferrée SNCF (Ligne Tours à St Nazaire) à 300 m au Sud		-	Voie ferrée SNCF (Ligne Tours à St Nazaire) à 300 m au Sud
Cadre de vie	Bruit	Arrêtés préfectoraux fixant le classement sonore des infrastructures de transports terrestres du 26 janvier 2016 <ul style="list-style-type: none"> – A85 : Catégorie 2 – Voie ferrée : Catégorie 3 	Moyen	Arrêtés préfectoraux fixant le classement sonore des infrastructures de transports terrestres du 26 janvier 2016 <ul style="list-style-type: none"> – A85 : Catégorie 2 – Voie ferrée : Catégorie 3 	Moyen
	Bâtiments accueillant une population vulnérable	Aucun (école la plus proche à 800 m au nord : école Marcel Proust)		Faible	Aucun (école la plus proche à 800 m au nord : école Marcel Proust)

Cette analyse des enjeux environnementaux a permis d'identifier que les enjeux les plus forts sont similaires pour les variantes est et ouest :

- Captages AEP,
- Zone d'expansion des crues,
- Parc naturel régional de Loire-Anjou-Touraine.

Considérant l'échelle de ces composantes environnementales, leur évitement n'a pu être mis en œuvre. Le franchissement des cours d'eau (enjeu de niveau moyen) est une exception, puisque la variante Est permet de les éviter, tandis que la variante ouest franchit le Douet et La Marche.

3.6.4.3.4. Comparaison des scénarii

Méthodologie de comparaison

Les scénarii sont comparés sur les thématiques suivantes, en cohérence avec les thématiques développement durable du référentiel HQE (voir les engagements de COFIROUTE en termes de HQE) :

- Fluidité du trafic ;
- Aménagement du territoire / développement économique ;
- Sécurité des usagers ;
- Impact sur l'environnement ;
- Coût de l'aménagement ;
- Gêne à l'utilisateur en phase travaux.

Afin de pouvoir hiérarchiser les effets positifs/négatifs des différents scénarii sur chaque thématique et de simplifier la lecture, un code couleur a été utilisé, du rouge pour le cas le plus défavorable, au vert foncé pour le cas le plus favorable.

Opportunités						Contraintes
+++	++	+	0	-	--	---

Il s'agit d'une hiérarchisation des effets (positifs ou négatifs) du plus favorable au plus défavorable. Ce code couleur permet la comparaison thématique par thématique. Il ne préjuge pas de l'importance qui pourra être donnée à chacun des critères. Ainsi, le tableau de comparaison en page suivante donne une vision globale du positionnement de chaque scénario sur chacune des thématiques, sans pondération de celles-ci.

Tableau de comparaison multicritères

	½ diffuseur ouest	½ diffuseur est
SÉCURITÉ DES USAGERS		
Respect des règles de conception	La conception du ½ diffuseur respecte les recommandations des référentiels de conception. Les conditions de visibilité sur entrée / sortie sont respectées. Pas de dérogation par rapport aux normes de conception identifiée à ce stade	La conception du ½ diffuseur respecte les recommandations des référentiels de conception. Les conditions de visibilité sur entrée / sortie sont respectées. Pas de dérogation par rapport aux normes de conception identifiée à ce stade
	+	+
AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE		
Accessibilité du territoire	Le projet améliorera l'accessibilité du territoire, seulement en direction d'Angers où le trafic est très faible, puisque le territoire est essentiellement orienté vers la métropole tourangelle. Les estimations de trafic à l'horizon de la mise en service du demi-diffuseur (2025) indiquent que la fréquentation s'élèverait à moins de 100 véhicules/jour pour une orientation vers l'ouest. La faible fréquentation de ce demi-diffuseur orienté vers l'ouest est indépendant de l'orientation choisie pour le demi-diffuseur de Langeais nord. Elle s'explique notamment par la présence du péage de Restigné situé à l'ouest de la variante. L'intérêt pour une orientation vers l'ouest est très limité.	Le projet améliorera l'accessibilité du territoire en relation avec Tours. Les estimations de trafic à l'horizon de la mise en service du demi-diffuseur (2025) indiquent que la fréquentation s'élèverait à 1800 – 2000 véhicules/jour pour une orientation vers l'est. Il limite l'augmentation du trafic sur la RD952. En revanche le barreau de la RD71 au nord est 3 fois plus sollicité, mais il n'y a pas d'habitation sur ce tronçon, puis le trafic se diffuse de part et d'autre de la RD35, avec une augmentation plus importante du côté ouest (vers Ingrandes et vers Bourgueil)
	-	+
DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE		
	Cette variante ne favorisera pas les activités économiques car les échanges économiques et touristiques du territoire sont principalement orientés vers Tours. Le trafic étant très faible pour la solution vers l'ouest, le projet est quasiment transparent pour le territoire.	Le projet favorisera le maintien des activités économiques de façon générale. Les principaux effets économiques potentiels du projet sont touristiques notamment en lien avec l'Est du territoire (Tours, région parisienne, etc.).
	---	+
IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT		
Eaux souterraines	Périmètre de Protection Rapproché du Captage AEP « LA DEROUETTE - SUD BOURG » situé directement au nord-est de l'diffuseur	Périmètres de Protection Rapproché du Captage AEP « LA DEROUETTE - SUD BOURG » situé directement au nord-est de l'diffuseur + « LA PERREE » traversé par le demi-diffuseur
Eaux superficielles	Ruisseau la Marche circule sous l'A85 à 200 m à l'ouest, intercepté Ruisseau le Douet circule sous l'A85 à la limite ouest du demi-diffuseur, intercepté	Ruisseau le Douet circule sous l'A85 à 230 m à l'ouest du demi-diffuseur Aucun cours d'eau intercepté
Risque inondation	Diffuseur situé en Zone A d'expansion des crues - Aire d'étude située en Aléa faible à très fort. Au niveau du demi-diffuseur, au nord de l'A85 en zone AF d'aléa fort et au sud de l'A85 en zone AEP zone d'écoulement préférentiel.	Diffuseur situé en Zone A d'expansion des crues - Aire d'étude située en Aléa faible à très fort. Au niveau du demi-diffuseur, au nord de l'A85 en zone AF d'aléa fort et au sud de l'A85 en zone AEP zone d'écoulement préférentiel
Milieux naturels	Situé dans le PNR FR8000032 Loire-Anjou-Touraine	Situé dans le PNR FR8000032 Loire-Anjou-Touraine

	Zonages (ZICO, ZNIEFF1 et ZNIEFF 2) à 1 km Zones Natura 2000 situées à 1.3 et 1.5 km	Zonages (ZICO, ZNIEFF1 et ZNIEFF 2) à 1 km Zones Natura 2000 situées à 1.3 et 1.5 km
PLU et servitudes	Zone A du PLU de Coteaux sur Loire Servitudes : Demi-diffuseur à l'intérieur de la Servitude PM1 : Plan d'exposition aux risques naturels prévisibles Servitude AS1 : Protection des eaux potables et minérales (voir captages AEP)	Zone A du PLU de Coteaux sur Loire Servitudes : Demi-diffuseur à l'intérieur de la Servitude PM1 : Plan d'exposition aux risques naturels prévisibles Servitude AS1 : Protection des eaux potables et minérales (voir captages AEP)
EBC	Aucun espace boisé classé à proximité (à 1.3 km au nord)	Aucun espace boisé classé à proximité (à 1.3 km au nord)
Occupations des sols	Parcelle agricole au nord-est et boisements au sud-ouest	Parcelles agricoles au nord et sud-est et boisements au niveau de la gare de péage
	---	---
GENE A L'USAGER EN PHASE TRAVAUX		
	Restriction de circulation sur A85 Aménagement des carrefours de raccordement sur la voirie secondaire	Restriction de circulation sur A85 Aménagement des carrefours de raccordement sur la voirie secondaire
	-	-
COÛT DE L'AMÉNAGEMENT		
Études, frais de MOA, et travaux (hors exploitation et entretien post mise en service)	Prolongement des OH existants	Aménagement des gares de péage Linéaire de bretelle plus important que la solution ouest lié à la gare de péage
Date de valeur : octobre 2019	4.9 M€ HT	8.7 M€ HT
	-	--

Analyse des scénarii au regard des objectifs HQE™ Infrastructures Durables de COFIROUTE

Les 2 scénarii étudiés (orientation vers l'ouest ou vers l'est) ont été analysés au regard des thématiques de développement durable du référentiel HQE™ Infrastructures Durables (voir chapitre 3.4.2.4 pour plus de détails sur la certification HQE), afin de vérifier et conforter le choix du scénario retenu.

Thématiques DD	Scénario Demi-diffuseur orienté vers l'ouest	Scénario Demi-diffuseur orienté vers l'est
1. Bien vivre ensemble	L'amélioration de la qualité de vie est assurée pour une très faible partie de la population	L'amélioration de la qualité de vie est assurée pour une grande partie de la population
2. Mobilité et accessibilité	L'orientation vers l'ouest ne correspond pas aux déplacements du territoire	Le projet est cohérent avec le déplacement des populations pour leurs trajets domicile-travail ou professionnels et favorise l'accès aux secours vers les centres médicaux de Tours.
3. Santé et confort	L'environnement est légèrement dégradé pour le hameau de la Grande Varenne, du fait de la proximité de la bretelle de sortie au sud, assez proche. Elle pourra générer des nuisances acoustiques en phases travaux et définitive	L'environnement est peu dégradé. Le hameau le plus proche ne subira pas d'augmentation de trafic à proximité car la bretelle d'entrée est assez éloignée. Par ailleurs le niveau de trafic de l'autoroute A85 (au nord du hameau) sera diminué avec le report de trafic vers la nouvelle entrée. Les nuisances en phases travaux seront par ailleurs minimisées.
4. Paysage, patrimoine, identité	L'identité du territoire sera relativement valorisée mais pour peu de personnes.	L'identité du territoire valorisée pourra être davantage remarquée par le profit touristique que propose la nouvelle desserte depuis Tours ou Paris.
5. Résilience, sûreté et sécurité	Le projet sera réalisé en appliquant la démarche Sécurité 100% Chantiers et en maîtrisant les impacts des risques naturels avec les nouveaux aménagements (réglementaire)	Le projet sera réalisé en appliquant la démarche Sécurité 100% Chantiers et en maîtrisant les impacts des risques naturels avec les nouveaux aménagements (réglementaire)
6. Energie et climat	Le projet orienté vers l'ouest ne comprend pas de gare de péage (car BPV à proximité) et sera donc peu consommateur d'énergie.	Le projet orienté vers l'est comprend des gares de péage et nécessite un apport en énergie, mais une attention particulière est prévue pour maîtriser les consommations en phases travaux et définitive.
7. Nature et biodiversité	L'orientation vers l'est impacte davantage le milieu naturel (cours d'eau) malgré la configuration « losange »	La configuration « losange » permet de limiter l'impact sur le milieu naturel (espaces boisés et cours d'eau).
8. Eau	Deux ruisseaux sont interceptés par le scénario orienté vers l'ouest, ainsi qu'un périmètre rapproché de captage. Le projet prévoit de ne pas impacter les eaux souterraines avec un assainissement adapté.	Le scénario n'intercepte pas de ruisseau mais se situe dans un périmètre rapproché de captage. Le projet prévoit de ne pas impacter les eaux souterraines avec un assainissement adapté.
9. Ressources et déchets	Organisation du chantier avec une réduction et un bon traitement des déchets. Une valorisation des matériaux sera également prévue.	Organisation du chantier avec une réduction et un bon traitement des déchets. Une valorisation des matériaux sera également prévue.
10. Pollutions	Le projet sera conçu de sorte à ne pas polluer l'eau et les sols. Pas de gare de péage, donc pas de pollution lumineuse	Le projet sera conçu de sorte à ne pas polluer l'eau et les sols. Le sujet de la pollution lumineuse potentiellement générée par la gare sera étudié pour être diminuée au maximum
11. Economie et coût à long terme	La maîtrise des coûts est essentielle pour le projet afin de respecter les engagements auprès des collectivités locales. Un travail en étroite collaboration avec la direction d'exploitation et les services du CD37 permettent d'adapter le projet pour une meilleure exploitation future.	La maîtrise des coûts est essentielle pour le projet afin de respecter les engagements auprès des collectivités locales. Un travail en étroite collaboration avec la direction d'exploitation et les services du CD37 permettent d'adapter le projet pour une meilleure exploitation future.
12. Dynamisme et développement du territoire	Le territoire pourra compter sur un développement limité avec une orientation vers l'ouest, à l'opposé des relations inter-territoire qui sont plutôt orientées vers Tours.	Le territoire voit davantage d'opportunité de développement avec une liaison renforcée vers la métropole tourangelle, plus proche que la métropole angevine.
13. Services et fonctions productives	Travail sur les mobilités durables, quel que soit le scénario	Travail sur les mobilités durables, quel que soit le scénario
14. Adaptabilité et évolutivité	Quel que soit le scénario, l'évolution des usages et des besoins sera surveillée.	Quel que soit le scénario, l'évolution des usages et des besoins sera surveillée.
15. Conduite de projet	Quel que soit le scénario, la conduite de projet sera menée de la même manière	Quel que soit le scénario, la conduite de projet sera menée de la même manière

16. Gouvernance	Le projet est né d'une demande du territoire d'adapter un projet à ses besoins actuels. L'orientation vers l'ouest n'est pas représentative des souhaits exprimés par les acteurs du territoire. Quel que soit le scenario, un lien avec les acteurs du territoire est prévu.	Le projet est né d'une demande du territoire d'adapter un projet à ses besoins actuels. L'orientation vers l'est est plus représentative des souhaits exprimés par les acteurs du territoire. Quel que soit le scenario, un lien avec les acteurs du territoire est prévu.
17. Synergie et cohérence avec le(s) territoire(s)	Quel que soit le scenario, les interfaces et partenariats de travail avec le conseil départemental est mené.	Quel que soit le scenario, les interfaces et partenariats de travail avec le conseil départemental est mené.
18. Maitrise foncière	La configuration « losange » est la moins impactante au niveau de l'emprise foncière. Le scenario vers l'ouest présente une emprise moins importante (du fait de l'absence de plateforme de péage)	La configuration « losange » est la moins impactante au niveau de l'emprise foncière. Le scenario vers l'ouest présente une emprise plus importante (du fait de l'absence de plateforme de péage)
19. Innovation et Numérique	Quel que soit le scenario, le projet est une opportunité pour développer la pratique du management BIM sur une opération, avec une interaction intéressante avec la démarche HQE™ Infrastructures Durables.	Quel que soit le scenario, le projet est une opportunité pour développer la pratique du management BIM sur une opération, avec une interaction intéressante avec la démarche HQE™ Infrastructures Durables.

Au regard des thématiques de développement durable de la démarche HQE™ Infrastructures Durables, le projet de demi-diffuseur de Restigné orienté vers l'est (vers Tours) est le meilleur scénario d'aménagement.

Au regard des résultats et constats des études, la configuration « losange » et orientée vers l'est (vers Tours) est la meilleure solution, car moins impactante sur le foncier, les milieux naturels, humain, agricole et répondant aux besoins du territoire pour améliorer l'accès à la métropole tourangelle.

C'est donc cette solution qui a été retenue pour le projet et qui a fait l'objet d'une étude de faisabilité détaillée en mars 2020.

Pour cette solution, les bretelles d'entrée et de sortie se raccordent à la RD71 actuelle par la création de deux carrefours. Ces derniers sont localisés de part et d'autre du passage supérieur existant pour le rétablissement de la RD71 par-dessus l'A85.

Pour la bretelle d'entrée (localisée au sud de l'A85), la solution envisagée vise notamment à limiter l'impact sur le bassin de traitement existant et à ne pas intercepter le viaduc de la Perrée localisé en fin de biseau de la bretelle d'entrée.

Pour la bretelle de sortie (localisée au nord de l'A85), il s'agit d'une branche directe également. Son positionnement évite autant que possible les boisements présents.

3.7. Présentation du projet retenu : caractéristiques principales des ouvrages

3.7.1. Présentation globale des travaux

❖ Création du demi-diffuseur

L'aménagement consiste en la création d'un demi-diffuseur sur la commune de Coteaux-sur-Loire. Il se composera, pour les usagers de l'autoroute A85 en provenance et à destination de Tours, d'une bretelle d'entrée et d'une bretelle de sortie au niveau de la RD71. Celles-ci seront chacune équipées d'une gare de péage. Elles seront reliées entre elles par le pont (passage supérieur) qui enjambe l'A85.

Le projet de création du demi-diffuseur de Restigné se compose de divers aménagements inhérents à la création d'un accès sur l'autoroute A85 et qui peut se résumer aux éléments suivants :

- Création d'une bretelle d'entrée à l'A85 ;
- Création d'une bretelle de sortie de l'A85 ;
- Création de deux gares de péage avec ses équipements et leurs locaux techniques, sans auvent, sur les bretelles d'entrée et de sortie. Plusieurs moyens de paiement seront possibles (badge, CB, ...);
- Des carrefours en T de raccordement à la voirie secondaire pour la bretelle de sortie et la bretelle d'entrée sur l'autoroute, en remplacement des giratoires initialement prévus suite aux études complémentaires réalisées ainsi que l'application de la séquence « Eviter, réduire, compenser ». *En effet, au regard des trafics actuels et projetés, les normes de conception routières préconisent l'aménagement soit d'une voie spéciale de tourne-à-gauche, soit d'un carrefour giratoire. Le choix du MOA pour un carrefour en T avec une voie spéciale de tourne-à-gauche permet de réduire les emprises nécessaires et par conséquent de réduire l'impact environnemental sur la faune, la flore et les zones humides. Ce choix permet également d'éviter le surcoût financier que représente un carrefour giratoire, qui n'est pas justifié au regard des bénéfices potentiels en termes de sécurité qu'un tel aménagement apporterait.*
- La section de la RD71 comprise entre les deux carrefours de raccordement des bretelles, comprenant l'ouvrage de franchissement de l'autoroute et un tourne-à-gauche au carrefour RD71/bretelle d'entrée ;
- Élargissement des voies circulées du passage supérieur rétablissant la RD71 au-dessus de l'A85 en prévision du trafic attendu et afin de sécuriser via :
 - o La modification du profil en travers de l'ouvrage en élargissant la largeur roulable à 6,00 m ;
 - o La modification des dispositifs de retenue (glissières et rambardes) ;
 - o Le renforcement du tablier de l'ouvrage existant (structure du pont soutenant la chaussée de la RD 71) selon le dispositif de retenu choisi.
- Le déplacement du refuge PAU (Poste d'Appel d'Urgence) en section courante dans le sens Angers > Tours ;
- La création d'un parking de covoiturage de 20 places, dont le revêtement sera perméable et les matériaux utilisés, drainants. Il sera réalisé au terrain naturel afin de ne pas créer de remblais supplémentaires.



❖ Réaménagement de la RD71

En prévision du trafic attendu sur le demi-diffuseur et afin de sécuriser la circulation, le Conseil départemental d'Indre-et-Loire aura en charge l'élargissement et le renforcement de la structure de chaussée du barreau de la RD71, à partir du raccordement de la bretelle de sortie du demi-diffuseur jusqu'à la RD35. Il n'est pas prévu dans le cadre du projet de modifier les caractéristiques existantes du tracé en plan et du profil en long de la RD71. Les travaux consisteront à :

- Renforcer la structure de la chaussée (épaisseur et matériaux) sur environ 0,80 m de profondeur pour l'adapter à la nature du trafic ;
- Elargir des voies de circulation qui passeront de 2,60 m à 3,00 m de largeur. L'élargissement de 0,40 m de chaque côté est réalisé dans les emprises actuelles du Conseil départemental. Il n'est pas nécessaire d'élargir les remblais.
- Adapter des fossés ;
- Réaménager le carrefour en T entre la RD 71 et la RD 35 pour assurer les mouvements tournants des véhicules en toute sécurité. Un tourne-à-gauche sera matérialisé par des îlots et de la peinture dans l'axe de la RD 35.
- Aménager un ouvrage petite faune sous la RD 71, en parallèle de l'ouvrage hydraulique du ruisseau du Douet

Le linéaire de RD71 concerné par les travaux est de 375 m.

L'interdiction de circulation des poids lourds sur la RD71 au nord du demi-diffuseur sera levée grâce à la restructuration de la chaussée réalisée par le Conseil Départemental.

Aucun aménagement n'est prévu au sud de la bretelle d'entrée du demi-diffuseur (RD71), ceci afin de maintenir les usages actuels sur cet itinéraire et de ne pas engendrer du trafic supplémentaire pour les hameaux entre l'autoroute A85 et la RD952, voiries qui ne sont pas dimensionnées pour accueillir le trafic de poids lourds. L'interdiction de circulation des poids lourds

sera donc maintenue sur ce secteur, avec la possibilité pour eux de faire demi-tour dans la zone de retournement au carrefour de la bretelle d'entrée.



Plan des aménagements réalisés par le Conseil départemental d'Indre-et-Loire

3.7.2. Présentation des caractéristiques principales des ouvrages

3.7.2.1. Géométrie des voiries

❖ Demi-diffuseur

Les bretelles du demi-diffuseur comporteront une seule voie de circulation. La section courante de l'A85 maintient ses 2 voies en aval de l'entrée et de la sortie.

Les bretelles seront composées d'une voie de circulation de largeur 3.50m, bordée par une surlargeur de 2.00m sur la droite (bande dérasée de droite - BDD sur la figure suivante) et de 0.50m sur la gauche (bande dérasée de gauche - BDG).

Sur les sections de bretelle encadrées par deux dispositifs de retenue (glissières par exemple), la largeur roulable de 6.00m permet le dépassement d'un poids lourd arrêté par un autre poids lourd. Les dispositifs de retenue seront définis ultérieurement et seront variables suivant les profils.

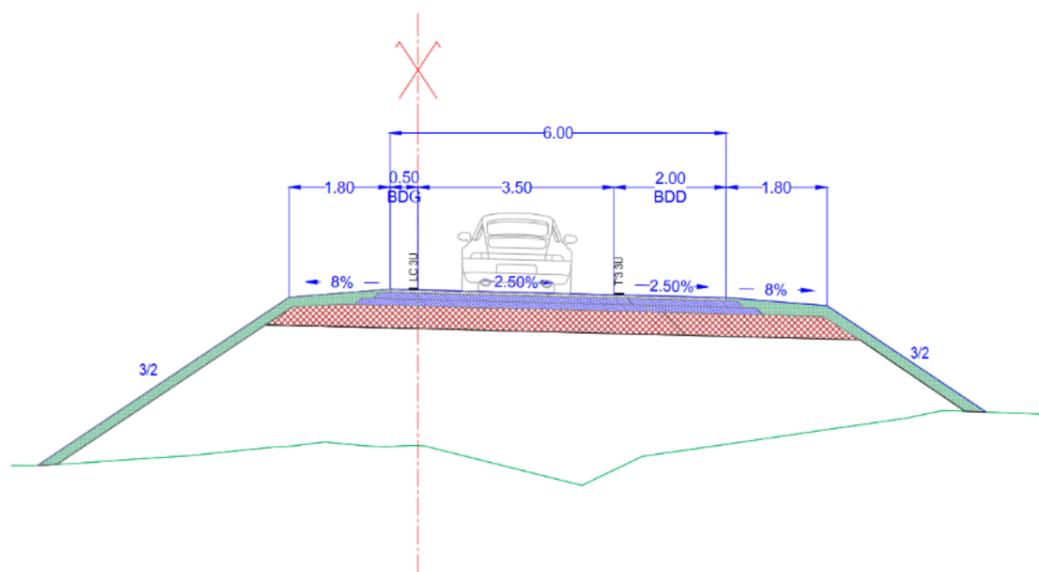
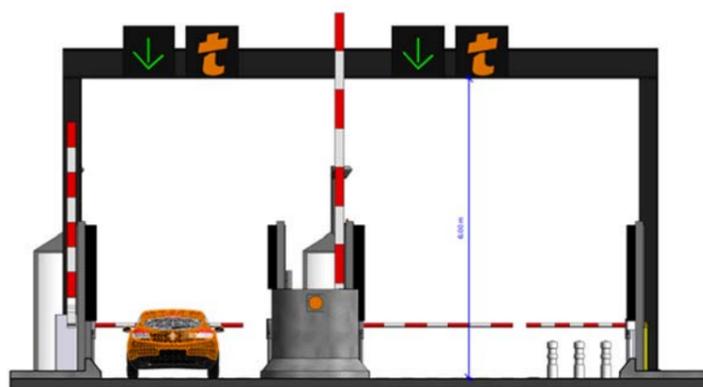


Figure 9 : Profil en travers type d'une bretelle (largeur en mètres)

Les gares de péage seront composées d'une voie normale de 3.20m de largeur, d'un îlot central de 2.50m et d'une voie large de 5.00m, soit une largeur globale entre bordure en accotement de 10,70m.



Elevation sur voies de sortie
1 : 50

Figure 10 : Profil type d'une gare de péage

La bretelle de sortie aura une longueur de 300 m et la bretelle d'entrée sera longue de 130 m.

La circulation est limitée à 70 km/h maximum sur les bretelles. Pour la bretelle d'entrée et de sortie, la vitesse appliquée sera limitée à 50 km/h sur la section entre la RD71 et les plateformes de péage.

Une vue en plan est présentée ci-après.

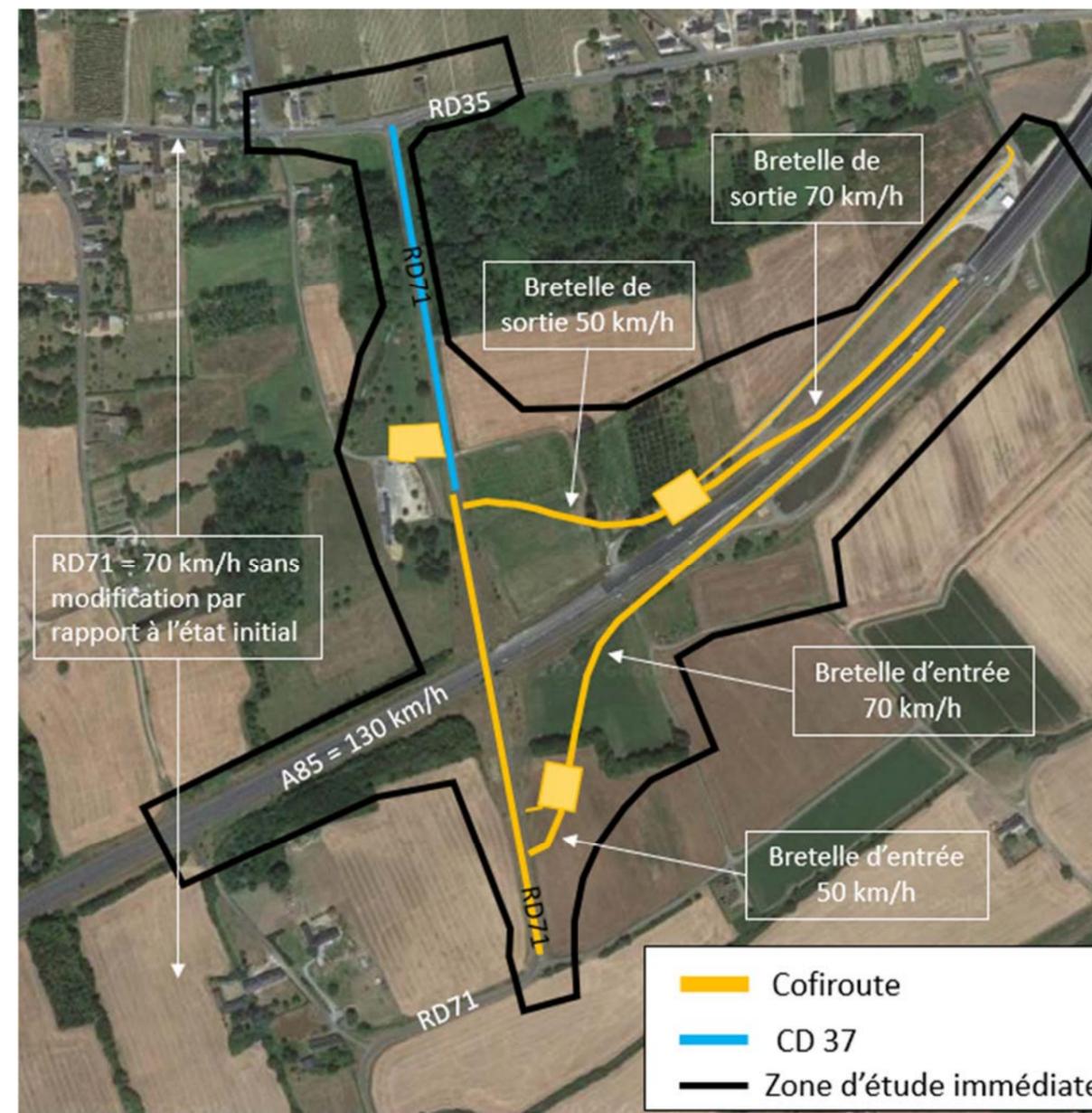


Figure 11 : Limitation de vitesse sur les différentes voiries et emprises travaux de chaque Maître d'ouvrage

❖ RD71

Le Conseil départemental d'Indre-et-Loire aura en charge l'élargissement à 6,00 m et le renforcement de la structure de chaussée (épaisseur et matériaux) du barreau de la RD71, à partir du raccordement de la bretelle de sortie du demi-diffuseur jusqu'à la RD35 afin d'accueillir le futur trafic issu du demi-diffuseur. À ce stade des études, il est prévu un carrefour en T pour raccorder la RD71 à la RD35.

COFIROUTE effectuera également une reprise de la structure de la chaussée de la RD71 entre les deux nouvelles bretelles et au niveau du passage supérieur et l'aménagement des deux carrefours entre la RD 71 et les bretelles d'entrée et sortie :

- Carrefour en T au niveau de la bretelle de sortie,
- Carrefour en T avec tourne-à-gauche dans l'axe de la RD 71 au niveau de la bretelle d'entrée, pour sécuriser les mouvements tournants.

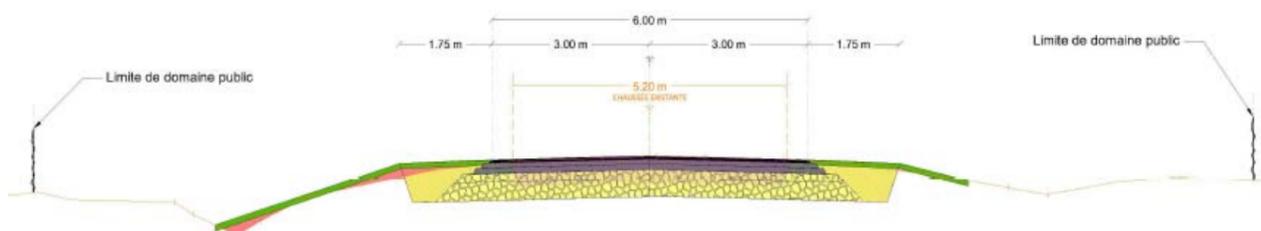


Figure 12 : Profil en travers type RD71

La vitesse aujourd'hui limitée à 70 km/h sera maintenue.

L'interdiction de circulation des poids lourds sur la RD71 au nord du demi-diffuseur sera levée grâce à la restructuration de la chaussée réalisée par le Conseil Départemental.



Figure 13 : Carrefour de raccordement de la bretelle d'entrée sur la RD71

Figure 14 : Carrefour de raccordement de la bretelle de sortie sur la RD71

Aucun aménagement n'est prévu au sud de la bretelle d'entrée du demi-diffuseur (RD71), ceci afin de dissuader les usagers de prendre cet itinéraire et de ne pas engendrer du trafic supplémentaire pour les hameaux entre l'autoroute A85 et la RD952, voiries qui ne sont pas dimensionnées pour accueillir le trafic des poids lourds. L'interdiction de circulation des poids lourds sera donc maintenue sur ce secteur, avec la possibilité pour eux de faire demi-tour dans la zone de retournement au carrefour de la bretelle d'entrée.

3.7.2.2. Ouvrage d'art de la RD71

Le profil en travers initial de l'ouvrage d'art existant pour le rétablissement de la RD 71 au-dessus de l'A85 va être modifié de la manière suivante :

- Modification du profil en travers de l'ouvrage en élargissant la largeur roulable à 6,00 m ;
- Modification des dispositifs de retenue (glissières et rambardes) ;
- Renforcement du tablier de l'ouvrage existant (structure du pont soutenant la chaussée de la RD 71) selon le dispositif de retenu choisi.

Ces travaux sont à la charge de COFIROUTE.

3.7.2.3. Chaussées

La structure de la chaussée (épaisseur et matériaux) est déterminée à partir :

- du trafic de poids lourds estimé à la mise en service en 2025.
- de la durée de vie de l'infrastructure routière ou autoroutière.

3.7.2.4. Assainissement

L'assainissement du demi-diffuseur s'inscrit dans un système d'assainissement des eaux pluviales déjà en place le long de l'A85, de la RD 71 et de la RD 35.

❖ Demi-diffuseur

Les principes d'assainissement retenus sont :

- un système de collecte des eaux de type séparatif : le réseau de collecte des eaux de ruissellement des bassins versants naturels (eaux ruisselant des terrains longeant les voies) est dissocié du réseau de collecte des eaux de ruissellement de la plateforme autoroutière.
- Un réseau d'assainissement favorisant l'infiltration par la mise en œuvre de fossés enherbés.
- Des fossés stockeurs de rétention et de traitement des eaux issues des bretelles avant rejet vers le milieu naturel, dans les fossés existants. En stockant temporairement les eaux, c'est ce dispositif qui permet d'abaisser les concentrations de polluants (polluants d'origine routière ou par déversement d'un camion) par décantation et de maîtriser les rejets vers le milieu naturel grâce à la mise en place d'un orifice de régulation du débit de 70 mm de diamètre. Ces fossés stockeurs, ou bassins allongés, seront dimensionnés pour une pluie d'occurrence décennale.
- Répondre aux objectifs réglementaires en termes de maîtrise des débits d'eaux rejetés vers le milieu naturel et de maîtrise de la qualité de ces rejets.

Les exutoires finaux des eaux provenant des nouvelles surfaces imperméabilisées par la création des bretelles du demi-diffuseur sont :

- Au sud de l'autoroute, pour les surfaces collectées sur la bretelle d'entrée : l'exutoire du fossé stockeur sud créé dans le cadre du projet rejoint le Lane.
- Au nord de l'autoroute, pour les surfaces collectées sur la bretelle de sortie : l'exutoire du fossé stockeur nord créé dans le cadre du projet rejoint le Douet.
- L'élargissement de l'A85 pour le raccordement des deux bretelles est nécessaire. Une partie des surfaces projetées sera raccordée au bassin 85B0637 dont l'exutoire est le Lane.

Le parking de covoiturage sera pourvu d'un revêtement perméable (infiltrant). La gestion des eaux se fera via des noues et fossés perméables en périphérie, avec rejet dans les fossés existants.

L'assainissement a été dimensionné en concertation avec les services instructeurs compétents et respecte les préconisations des documents de planification (SDAGE, SAGE) et d'urbanisme (PLU).

Les mesures d'assainissement prévues sont décrites plus précisément dans le volet E du dossier d'enquête publique unique.

❖ RD 71

La RD 71 dispose déjà d'un assainissement pluvial, qui sera adapté par la mise en place de fossés stockeurs pour infiltrer les pluies courantes et avoir un rôle de régulation des débits, de traitement de la pollution par décantation et de confinement des éventuelles pollutions accidentelles.

L'assainissement a été dimensionné en concertation avec les services instructeurs compétents et respecte les préconisations des documents de planification (SDAGE, SAGE) et d'urbanisme (PLU).

Les mesures d'assainissement prévues sont décrites plus précisément dans l'annexe 13.2 du volet D (étude d'impact).

3.7.2.5. Équipement d'Exploitation et de sécurité

Ces équipements ne seront présents sur le réseau autoroutier.

❖ Interruptions de Terre-Plein Central (ITPC)



Les Interruptions de Terres Plein Central mises en œuvre sur l'A85 seront conformes aux dispositions de l'arrêté relatif aux performances et aux règles de mise en service des dispositifs de retenue routiers.

Deux ITPC sont déjà en place, de part et d'autre du futur du demi-diffuseur. Il n'est pas prévu dans le cadre de ce projet d'ITPC supplémentaire.

En phase d'exploitation, l'utilisation de cette ITPC pour basculer le trafic en cas d'entretien de l'un des viaducs.

❖ Postes d'Appel d'Urgence (PAU)



Ces bornes, reconnaissables grâce à leur marquage orange et à leur signalisation spécifique, sont placées sur la bande d'arrêt d'urgence et se retrouvent tous les 2 kilomètres. Ils permettent aux secours de localiser facilement et rapidement les conducteurs qui les utilisent en cas de nécessité.

Un couple de PAU est implanté sur l'A85 à 150 m et à 300 m de la RD71.

L'un des deux PAU sera impacté par le projet. Il est proposé à l'état de le décaler de 105 m en amont. Le PAU maintenu en place ne peut pas être décalé de la même façon pour rester en vis-à-vis en raison de la présence du mur de l'ouvrage franchissant la RD71.

Par ailleurs, afin de respecter l'accessibilité de PAU de part et d'autre des viaducs, deux nouveaux PAU seront installés à proximité des nouvelles gares de péage, permettant ainsi aux piétons en provenance de l'ouvrage d'art de la RD71 d'y accéder en longeant les bretelles en toute sécurité, sans avoir à les traverser.



Figure 15 : Carte de l'emplacement présent et futur des PAU au droit du projet

❖ Les accès de services



Deux accès de services existants se situent à l'ouest du demi-diffuseur. Ces accès ne sont pas modifiés dans le cadre du projet.

Une voie d'accès par l'extérieur à la gare de sortie sera revêtue (voie existante à l'état initial) et dédiée uniquement à l'exploitation de la gare.

Ces accès de service permettent l'exploitation et l'entretien courant de l'autoroute. Une voie d'accès par l'extérieur à la gare de sortie (existante) sera revêtue et partagée entre l'exploitation des parcelles forestières et agricoles à proximité ainsi qu'à l'exploitation de la gare (permet l'accès à la gare et son local technique sans emprunter les voies dédiées aux usagers).

Une voie d'accès par l'extérieur à la gare d'entrée sera aménagée depuis la RD71 et sera dédiée uniquement à l'exploitation de la gare et des équipements.

La voie d'accès au bassin existant via la route communale passant sous l'ouvrage de la RD 71 n'est pas impactée par le projet.

❖ Panneau à Messages Variables

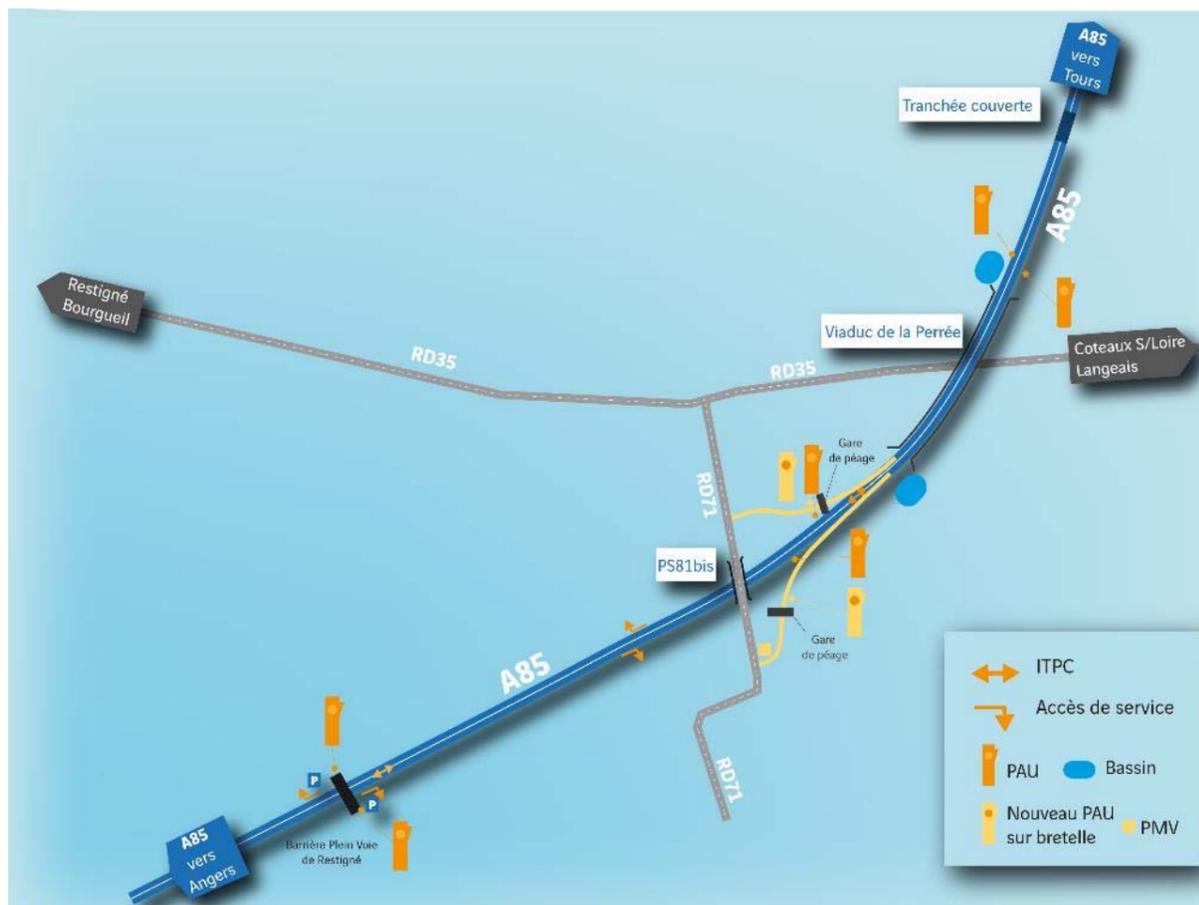


Au début de la bretelle d'entrée, il sera installé un panneau à message variable afin d'informer des événements et des temps de parcours pour les usagers empruntant cette entrée sur l'autoroute A85.

❖ Vidéoprotection

À ce stade des études, il est prévu pour chaque bretelle :

- 2 caméras installées de sorte à couvrir l'ensemble de la bretelle amont, aval et chaque côté de la gare ;
- 2 caméras seront nécessaires pour la vidéoprotection des accès extérieurs du bâtiment, elles seront fixées de sorte à couvrir les 4 faces du bâtiment ;
- 1 caméra fixe sera située à l'intérieur du SAS banque, le cas échéant.



Carte de localisation des équipements d'Exploitation et de sécurité

3.7.2.6. Équipements dynamiques et gares de péage

Le système de péage du demi-diffuseur de Restigné est décomposé en deux gares de péage traditionnelles sans auvent avec ses équipements :

- Sur la bretelle d'entrée (S1 vers Tours) ;
- Sur la bretelle de sortie (S2 depuis Tours).

Cette configuration de gare de péage est suffisante vu le niveau de trafic inférieur à 150 véhicules/heure à la 30^{ème} Heure sur les bretelles du demi-diffuseur de Restigné en projet à l'horizon 2045.

3.7.2.7. Parking de covoiturage

Un parking de covoiturage est prévu au Nord du demi-diffuseur de Restigné. Construit par Cofiroute puis rétrocédé à la commune, il accueillera 20 places. Le revêtement sera perméable et les matériaux utilisés, drainants.

Il sera réalisé au terrain naturel afin de ne pas créer de remblais supplémentaires.

3.7.2.8. Signalisation

❖ Signalisation horizontale

Les modulations de marquage et la largeur des lignes résultent de l'application des règles en vigueur et notamment des arrêtés interministériels relatifs au marquage routier.

Des dispositifs d'alerte sonore sont implantés tous les deux mètres sur la totalité du marquage (39 mètres) séparant la voie lente de la Bande d'Arrêt d'Urgence (BAU) suivant l'arrêté du 14 janvier 2020 relatif à l'équipement des autoroutes de dispositifs d'alerte sonore en rive de chaussées.

❖ Signalisation de police

Les signalisations routières de danger, de prescription, d'indication de services et de repérages, et d'intersections et régime de priorité résultent toutes de l'application des règles en vigueur.

Cette signalisation est également présente sur la RD 71.

❖ Signalisation verticale

La signalisation verticale (panneaux) sera conforme aux textes en vigueur, à l'exception d'une dérogation demandée concernant la position d'un panneau de pré-signalisation.

Sur le réseau autoroutier, deux panneaux sont présents sur le secteur :

- pré-signalisation de la gare de péage de Restigné (à 1900 m de la gare) – Sens Tours -> Angers ;
- D46a d'annonce de l'aire de repos de Saint-Nicolas-de-Bourgueil (10km) – Sens Tours -> Angers.

L'implantation de la séquence de signalisation de la sortie du diffuseur tiendra compte du déplacement de ces panneaux, pour maintenir la signalisation existante. Une signalisation adaptée permettra de dissuader les manœuvres de prise à contre-sens des bretelles, conformément au guide du CEREMA de novembre 2019. La signalisation de rabattement vers ce demi-diffuseur sera décidée ultérieurement, après concertation avec les collectivités locales. La signalisation de la section courante en sens Angers -> Tours n'est pas modifiée par le projet, car il n'y pas de bretelle de sortie prévue sur ce sens.

3.7.3. Les modalités de la réalisation des travaux

❖ Demi-diffuseur

Les différentes phases de travaux sont les suivantes :

- Travaux préparatoires : dépose de la signalisation et mise en place de la signalisation provisoire, mise en place du chantier et de ses annexes.
- Mise en défens des zones sensibles écologiquement.
- Décapage de la terre végétale et terrassements.
- Réalisation des chaussées, des ouvrages hydrauliques, assainissement définitif.
- Renforcement de l'ouvrage d'art de la RD 71.
- Pose de la signalisation.
- Aménagements environnementaux et paysagers.
- Enlèvement du chantier et remise en état.

Les accès au chantier se feront par les voiries existantes.

Les modifications des conditions de circulation sur l'A85 seront réduites au strict nécessaire (travaux de raccordement des bretelles à l'A85, déplacement des PAU...). Ces différentes phases se caractériseront par des circulations sous forme d'alternat, basculement de circulation.

❖ RD 71

Les phases de travaux de réaménagement de la RD 71 seront plus légères que pour la création du demi-diffuseur, compte tenu de la nature des travaux. Ils ne nécessiteront pas de terrassements conséquents puisqu'ils resteront dans les emprises du domaine routier départemental et que le profil en long de la route ne sera pas modifié de manière significative.

Les travaux comprendront également une phase préparatoire, des mises en défens des boisements, le décapage de la terre végétale sur les accotements existants, la réalisation de la chaussée, des ouvrages hydrauliques et de l'assainissement pluvial, ainsi que la pose de la signalisation adéquate.

Les accès au chantier se feront par les voiries existantes.

Les modifications des conditions de circulation sur la RD 71 seront étudiées finement pour réduire au strict nécessaire les désagréments pour les usagers et riverains. Ces différentes phases se caractériseront par des circulations sous forme d'alternat et basculement de circulation.

3.7.4. La description de la gestion des matériaux

3.7.4.1. Le mouvement de terres

❖ Demi-diffuseur

Le bilan du mouvement des terres présente l'estimation des volumes de matériaux nécessaires au projet ainsi que le devenir des matériaux extraits du chantier et non réutilisables pour les besoins du projet.

On distingue usuellement sur un chantier de ce type :

- La terre végétale : cette couche supérieure de terrain est généralement décapée et stockée sur site pour être remise en place à la fin des travaux afin de réaliser les aménagements paysagers. Lorsque la quantité nécessaire est inférieure à la quantité disponible, la terre végétale est évacuée du chantier, éventuellement après stockage provisoire. L'excédent est utilisé pour les aménagements paysagers d'autres projets ou pour la valorisation de terrains de mauvaise qualité ;
- Les matériaux de déblais : ce sont des matériaux extraits du site en lui-même pour les besoins du projet. En fonction de leur nature, ils peuvent être réutilisés directement ou via un traitement spécifique pour le chantier. Ils peuvent être évacués si leurs propriétés ne conviennent pas à leur réutilisation ;
- Les matériaux de remblais : ces matériaux doivent être apportés pour la réalisation du projet. Ils proviennent soit des déblais du site, soit de fourniture extérieure (carrières).

Les paramètres de réemploi des matériaux dépendent de leurs caractéristiques techniques (par exemple résistance, compacité, granulométrie, teneur en eau, etc.) pour leur utilisation optimale lors de la mise en œuvre. Le traitement à la chaux sera peut-être nécessaire lors des traitements de matériaux. Le réemploi des matériaux de déblais provenant du chantier, plutôt que l'apport de matériaux extérieurs, sera privilégié.

Cette démarche de réemploi est favorisée dans le but de tendre vers l'équilibre du mouvement des terres pour :

- Réduire l'impact du projet sur la ressource minérale ;
- Éviter les transports excessifs de matériaux pour diminuer les gaz à effets de serre pendant la phase chantier ;
- Limiter l'emploi de matériaux de carrières ou d'emprunts.

Au stade d'avancement actuel des études, les estimations de volumes sont les suivantes :

Poste	Unité	Quantité
Décapage de terre végétale	m ³	7 100
Mise en œuvre de terre végétale mise en stock	m ³	3 950

Poste	Unité	Quantité
Évacuation de la terre végétale excédentaire	m ³	3 150
Déblais	m ³	- Déblais plateforme autoroutière : 2 200 - Déblais bassin/Fossé stockeur : 2 500 - Purges : 800 m ³ (non réutilisables)
Évacuation des matériaux impropres ou excédentaires	m ³	3 150
Matériaux issus du site réutilisés	m ³	1 550 m ³ utilisés pour les remblais
Matériaux d'apport extérieur	m ³	- Remblais : matériaux d'apport extérieur : 3 150 - Couche de forme en matériaux d'apport : 7 000

Volumes des terres lors des travaux préalable et des terrassements

Au regard de ces chiffres, le taux de réemploi de la terre végétale est d'environ 55 % sur le site du chantier. Elles pourront également être utilisées pour les travaux d'aménagements paysagers et écologiques prévus dans le cadre des mesures d'insertion environnementale du projet.

Le taux de réemploi des matériaux de déblais est d'environ 33%, le reste ne pouvant être utilisés notamment du fait de leurs mauvaises caractéristiques techniques. Environ 10 500 m³ de matériaux d'apport extérieur au chantier seront nécessaires.

❖ RD71

Les travaux de la RD71 ne nécessitent pas de terrassements conséquents.

3.7.4.2. La provenance des matériaux

En phase d'exploitation, le projet ne nécessite pas de consommations de terres ou de ressources naturelles.

En phase de construction, le réemploi des matériaux provenant du chantier est privilégié. Ainsi, dans le cadre de sa démarche HQE Infrastructures durables, COFIROUTE s'engage à réemployer 80% de la terre végétale provenant du site. Le MOA s'engage également à réutiliser 50% des agrégats sur les enrobés neufs en provenance des chantiers COFIROUTE.

Lorsque nécessaire, l'approvisionnement en matériaux d'apport se fera en priorité dans les carrières les plus proches. La provenance n'est pas définie à ce stade, elle sera définie par les entreprises. Toutefois, l'objectif de proximité des sources d'approvisionnement sera inscrit dans les dossiers de consultation des entreprises.

Compte tenu de la nature du projet, les consommations d'énergie, de matériaux et de ressources naturelles lors de sa phase opérationnelle sont liées à l'entretien de cette infrastructure :

- Pour le fonctionnement des engins (surveillance, fauche, réfection de la chaussée et des ouvrages, curage des bassins d'assainissement...);
- Pour l'entretien de la chaussée (enrobés).

3.7.4.3. Les fournitures de matériaux

Les volumes de matériaux entrants, nécessaires aux travaux sont présentés dans le tableau ci-dessous. Ce sont des matériaux qui doivent être amenés sur le site. Les quantités présentées dans le tableau ci-dessous ont été arrondies pour une meilleure lisibilité.

Destination	Quantité
Chaussées (enrobés)	3750 m3 (y compris la couche d'assise GB4 et la couche de roulement BBSG + béton dalles de péage)
Assainissement	160 ml de collecteur béton 100 ml de drain pour les gares 240 ml de caniveau à grille 1200 ml de fossé enherbé 210 m ² de géomembrane pour les fossés stockeurs
Dispositif de retenue (béton)	500 ml
Signalisation horizontale (peinture)	Marquage linéaire 9600 ml

Nature des matériaux et volumes

3.7.4.4. La description des travaux de démolition nécessaires et le devenir de ces matériaux

Pour les deux Maîtres d'ouvrage, des démolitions s'avéreront nécessaires :

- Chaussées : bande d'arrêt d'urgence de l'A85, chaussée RD71,
- Dispositifs de retenue : dépose de glissières, clôtures, panneaux, démolitions diverses d'éléments en béton...

Aucun bâtiment, ni aucun ouvrage d'art n'est concerné par une démolition.

Le réemploi des matériaux de démolition sur le chantier sera privilégié. S'il s'agit de terres, le réemploi sera conditionné par les caractéristiques ou la qualité des terres issues des démolitions.

En cas d'impossibilité de réemploi de ces matériaux, ils seront alors évacués dans des filières spécialisées en vue d'un recyclage (enrobés, métal...) ou dépôt définitif :

- Les déchets dangereux ou industriels spéciaux (DIS) seront traités dans des décharges de classe I ou des installations d'incinération : huiles hydrauliques, chiffons souillés, bombes aérosols, peintures avec solvants, etc. ;
- Les déchets non dangereux ou également déchets industriels banals (DIB) seront traités dans des centres de stockage de classe II : cartons, ferrailles, bois, ordures ménagères, plastiques, laitance de béton, etc. ;
- Les déchets inertes seront éliminés par leur mise en décharge (décharge de classe III) ou recyclés : terre, gravats, béton de démolition, déchets d'enrobés.

Les déchets de chantiers seront collectés quotidiennement sur les zones de travaux, triés, stockés, puis ramenés régulièrement aux installations pour stockage avant évacuation vers les filières agréées.

Les entreprises mandatées devront fournir un schéma d'organisation et de suivi de l'élimination des déchets, ainsi que les bordereaux d'évacuation et d'acceptation par les sites spécialisés des différents types de déchets.

3.7.4.5. La réalisation des enrobés

Les enrobés seront importés et ne nécessiteront pas l'installation d'une centrale sur site.

3.7.4.6. Le stockage des matériaux en phase chantier

Les entreprises réalisant les travaux auront à charge de planifier l'organisation des installations de chantier, y compris des zones de dépôt ou de stockage temporaire, sur le périmètre de la base vie ou dans les stations de travail. Ce plan de gestion des installations de chantier fera figurer les aires de stockages, les surfaces et quantités maximum autorisées, ainsi que les mesures de préservation de l'environnement liées au stockage des matériaux (bâchage pour éviter l'envol de poussières, modelage des pentes pour limiter le ruissellement, signalisation, etc.).

Ce plan devra impérativement être validé par le Maître d'ouvrage ou son maître d'œuvre avant application.

Les matériaux excavés ne pouvant être réutilisés seront évacués. Les terres végétales décapées seront stockées dans les emprises du chantier en attente de réutilisation.

3.7.5. Les estimations des types et quantités de résidus individuels tels que la pollution de l'eau, de l'air, du sol et du sous-sol, le bruit, la vibration, la lumière, la chaleur, la radiation et des types et des quantités de déchets produits durant les phases de construction et de fonctionnement

3.7.5.1. Les rejets dans l'eau

Aucun rejet direct ne se fera vers le milieu naturel. L'ensemble des eaux de chaussée du demi-diffuseur et de la RD 71 sera collecté vers des dispositifs de stockage, traitement et de confinement afin de respecter les objectifs qualitatifs et quantitatifs fixés dans les différents documents cadre de la loi sur l'eau.

Ce sujet est traité en détails dans

- le Volet E (Volet loi sur l'Eau) du dossier d'enquête, pour le demi-diffuseur,
- le porter-à-connaissance spécifique au réaménagement de la RD 71, annexé à l'étude d'impact (Volet D).

3.7.5.2. Les rejets dans l'air

❖ En phase travaux

En phase travaux, les émissions du projet en termes de polluants atmosphériques proviennent essentiellement des travaux de terrassement et des chaussées, générateurs de poussières soulevées par les vents et/ou dispersées par les camions de transport de matériaux fins (sable par exemple), et des engins de chantier, émetteurs de polluants atmosphériques.

Ces émissions rentreront toutefois dans le bruit de fond lié au trafic automobile, et seront très réduites du fait des faibles terrassements et des faibles démolitions nécessaires.

Cf. Volet D – Étude d'impact

❖ En phase exploitation

En phase exploitation, seul le demi-diffuseur a fait l'objet d'une étude air et d'un Bilan Gaz à Effet de Serre (BGES). Le réaménagement de la RD71 ne nécessite pas ce type d'étude spécifique.

Le projet entrainera une diminution du nombre de kilomètres parcourus. Les émissions seront variables en fonction des types de polluant. Au niveau de l'A85, les concentrations diminueront de l'diffuseur de Restigné jusqu'au sud de Restigné. Elles augmenteront de l'diffuseur jusqu'à Langeais. Sur la RD35, les teneurs augmenteront de l'diffuseur de Restigné jusqu'au centre-ville. À contrario, elles diminueront de l'diffuseur jusqu'à Langeais. L'indice pollution/population montre une diminution globale de l'exposition de la population à la pollution. L'évaluation des risques sanitaire présente des dépassements des

recommandations de l'OMS du fait des concentrations de fond de certaines particules (PM10 et PM2.5). L'évaluation quantitative des risques sanitaires ne montre pas de risque sanitaire au droit des sites vulnérables.

Cf. Volet D - Étude d'impact

3.7.5.3. Les rejets sur le sol ou dans le sous-sol

❖ En phase travaux

Les éventuels rejets polluants directement sur le sol ou indirectement par l'intermédiaire des eaux superficielles (rejets d'eaux pluviales issues des zones de travaux, rejets des installations de chantier, rejets accidentels de polluants toxiques, rejets d'eaux usées, pollutions des eaux superficielles) peuvent potentiellement s'infiltrer et contaminer les horizons superficiels.

Des mesures préventives et correctives seront mises en place afin de prévenir les incidences de ces rejets sur le milieu récepteur. Ces mesures permettront, le cas échéant, de traiter les incidences éventuelles dues aux différents rejets superficiels précédemment identifiés (eaux pluviales, polluants toxiques, eaux usées).

Cf. Volet E – Loi sur l'eau

❖ En phase exploitation

Les émissions polluantes générées par l'entretien de l'infrastructure et la circulation automobile (pollution chronique notamment) peuvent potentiellement contaminer les horizons superficiels.

La baisse des émissions polluantes ainsi que la mise en place d'un dispositif de collecte et de traitement des eaux de plateforme permettront de réduire les rejets vers le milieu environnant.

Cf. Volet E – Loi sur l'eau

Cf. Volet D annexe porter-à-connaissance

3.7.5.4. Le contexte sonore

❖ En phase travaux

Les émissions de bruit seront principalement dues aux déplacements des engins de chantier ainsi qu'aux opérations de terrassement. Les zones habitées proches de l'infrastructure sont les plus sensibles aux bruits de chantier. La gêne associée doit être relativisée compte tenu des niveaux de bruit auxquels les riverains sont déjà exposés du seul fait de la circulation automobile sur cet axe.

Des mesures préventives et correctives seront mises en place afin de limiter les nuisances associées : réduction des nuisances sonores à la source par le choix et l'utilisation du matériel adapté, phasage de travaux optimisé et concerté. Ces mesures seront retranscrites dans le dossier de bruit de chantier qui sera transmis aux Préfets et au maire de la commune concernée, au moins un mois avant le début des travaux.

Cf. Volet D - Étude d'impact

❖ En phase exploitation

En phase exploitation, seul le demi-diffuseur a fait l'objet d'une étude acoustique. Le réaménagement de la RD71 ne nécessite pas ce type d'étude spécifique.

Les émissions sonores en phase de fonctionnement sont liées au trafic routier et notamment à la circulation des poids lourds. Le ressenti de ces émissions évolue en fonction de la densité du trafic (moins forte la nuit) et des conditions météorologiques (présence ou absence de vent).

Cf. Volet D - Étude d'impact

3.7.5.5. Les vibrations

❖ En phase travaux

Tous les engins de chantier, ainsi que les poids-lourds, généreront des vibrations et notamment les compacteurs.

Ces vibrations pourront être perçues par le personnel de chantier et ponctuellement par les riverains, notamment au niveau du hameau de la Grande Varenne, ainsi qu'au droit des itinéraires empruntés par les engins. Elles engendreront également un effet sur les constructions. Les zones habitées proches de la route sont les plus sensibles aux bruits et vibrations de chantier.

Toutefois, ces nuisances resteront ponctuelles et temporaires. De plus, les engins de chantier respecteront les normes en vigueur en termes de vibrations, un protocole de chantier sera mis en place pour limiter les vibrations à la source. Une concertation avec les riverains les plus exposés sera réalisée.

❖ En phase exploitation

En phase d'exploitation, le projet de création du demi-diffuseur de Restigné et de réaménagement de la RD 71 ne sera pas générateur d'émissions de vibration significatives.

Cf. Volet D - Étude d'impact

3.7.5.6. Les émissions lumineuses

❖ En phase travaux

Des émissions lumineuses supplémentaires pourront être produites lors des phases de travaux réalisées de nuit. Celles-ci sont susceptibles d'occasionner des nuisances supplémentaires sur les riverains à proximité, notamment au niveau du hameau de la Grande Varenne. Ces émissions sont cependant temporaires.

Lors de la définition fine du phasage des travaux, un équilibre entre travaux de jour et de nuit sera recherché, en concertation avec les services de l'État et les collectivités, pour permettre de réaliser des travaux dans le respect du planning contractuel tout en limitant la gêne à la circulation et en évitant les nuisances sonores nocturnes. En particulier, ce phasage tiendra compte des zones résidentielles proches de la route.

Les travaux de la RD 71 ne feront pas l'objet de travaux de nuit.

❖ En phase exploitation

Il n'existe actuellement pas d'éclairage sur la RD 71 et cela ne sera pas modifié en phase exploitation.

Pour le demi-diffuseur, de l'éclairage est prévu uniquement au niveau de la gare de péage.

Cf. Volet D - Étude d'impact

3.7.5.7. La chaleur

❖ En phase travaux

Des émissions de chaleur sont attendues lors des opérations de création ou réfection des chaussées. En effet, lors de la pose de revêtements routiers, les températures avoisinent généralement les 150°C, ce qui engendre alors des effets directs négatifs à faible distance, donc essentiellement sur le personnel de chantier.

❖ En phase exploitation

Durant la phase exploitation, les émissions de chaleur sont liées, d'une part à la circulation routière (gaz d'échappement des moteurs thermiques, contact pneu-chaussée...) et d'autre part à la restitution par la chaussée de la chaleur emmagasinée durant la journée.

Ces émissions seront globalement équivalentes aux émissions actuelles pour ce qui est du trafic. En revanche, la surface nouvellement imperméabilisée pourrait augmenter la restitution de la chaleur. Toutefois, les conditions aérologiques (vents) permettront la dissipation de cette chaleur supplémentaire. Elle sera sans conséquence pour l'environnement ou les usagers.

3.7.5.8. Les radiations

❖ En phase travaux

Les potentielles émissions de radiations sont éventuellement liées aux ondes émises par les engins et le matériel de chantier. Cependant, ces engins ne semblent pas, en l'état actuel des connaissances, de nature à émettre des radiations suffisamment importantes pour être perceptibles ou génératrices de perturbations.

❖ En phase exploitation

En phase de fonctionnement, le projet ne sera pas générateur de radiations.

3.7.5.9. Les types et quantités de déchets

❖ En phase travaux

Tout chantier est à l'origine de la production de différentes catégories de déchets (enrobés, béton, câblages, huiles, plastiques, métaux, bois...) qui n'ont pas les mêmes effets et la même dangerosité. La mauvaise gestion des déchets peut entraîner une pollution du site et dégrader l'image du chantier.

Deux typologies de déchets sont définies à l'article R. 541-8 du code de l'environnement :

- Les Déchets Dangereux (DD) : ce sont des déchets présentant au moins une propriété qui rend le déchet dangereux. La dangerosité repose sur une liste de 15 critères précisés à l'annexe I de l'article R. 541-8 du code de l'environnement ;
- Les Déchets Non Dangereux (DND) : tous les déchets non définis comme dangereux. Parmi les déchets non dangereux, on distingue les inertes et les non inertes. Déchets inertes : « tout déchet qui ne subit aucune modification physique, chimique ou biologique importante, qui ne se décompose pas, ne brûle pas, ne produit aucune réaction physique ou chimique, n'est pas biodégradable et ne détériore pas les matières avec lesquelles il entre en contact d'une manière susceptible d'entraîner des atteintes à l'environnement ou à la santé humaine ». (article R. 541-8 du code de l'environnement).

Cinq catégories de déchets peuvent être déclinées :

- Les déchets dangereux (exemples : bois traités par une imprégnation...);
- Les déchets non dangereux non inertes (exemples : terres excavées, matières plastiques, déchets de construction en mélange);
- Les déchets non dangereux inertes (exemples : mélange bitumineux béton d'ouvrage d'art ou de fondations terres excavées...).
- Les déchets spécifiques (exemples : déchets alimentaires, déchets d'équipements électriques et électroniques...).
- Les déchets verts.

Le tableau ci-après présente différents déchets pouvant être générés lors de chantiers de bâtiments et travaux publics (liste non exhaustive). Ils sont présentés en fonction de leur classification.



Figure 16 : Classification des déchets issus du BTP (Source : Fédération Française du Bâtiment)

Dans le cadre du présent projet de création du demi-diffuseur de Restigné, il n'est pas possible de quantifier les déchets produits mais, au-delà de l'estimation des déchets générés par le chantier, tous les intervenants de chantier (maîtres d'ouvrage, entreprises, maître d'œuvre...) devront appliquer les dispositions en matière d'organisation et de suivi de l'évacuation des déchets consignés dans les différents documents de référence de gestion des déchets établis par le code de l'environnement.

Ces dispositions visent notamment à :

- Prévenir la production des déchets : selon la Directive cadre déchets, « prévenir, c'est mettre en œuvre toute mesure permettant de réduire la quantité de déchet, les effets nocifs des déchets produits et la teneur en substances nocives des matières premières, et ce, avant que les produits ne deviennent des déchets » ;
- Préparer les déchets en vue de leur réemploi : c'est-à-dire suivre les méthodes pour le tri des différents déchets de chantier (bennes, stockage, localisation sur le chantier des installations etc.) et pour la mise en place des centres de

stockage et/ou centres de regroupement et/ou unités de traitement vers lesquels seront acheminés les différents déchets, en fonction de leur typologie et en accord avec le gestionnaire devant les recevoir ;

- Recycler et valoriser les déchets ;
- Suivre les modalités retenues pour assurer le contrôle, le suivi et la traçabilité des déchets afin de les éliminer de manière sûre et dans des conditions respectueuses de l'environnement.

Le schéma suivant synthétise les modes de gestion adaptés à la nature et la quantité de déchets générés sur le chantier.

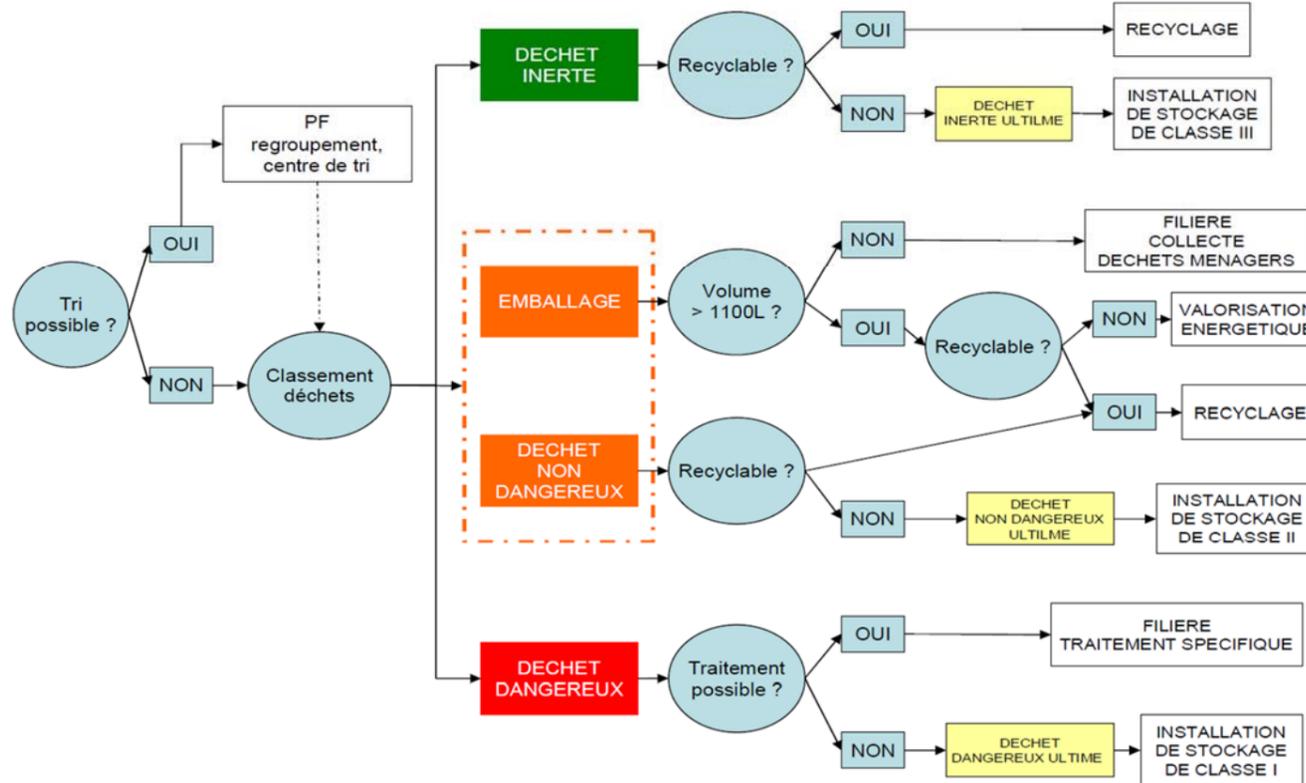


Figure 17 : Schéma de gestion des déchets du BTP (source : UNED)

Les entreprises retenues pour la réalisation des travaux établiront un Schéma d'Organisation de Suivi et d'Élimination des Déchets (SOSED) identifiant tous les types de déchets susceptibles d'être produits au cours du chantier.

Un Plan de Gestion des Déchets (PGD) identifiera les filières les plus proches du chantier et précisera les principes de valorisation des déchets en donnant la priorité à la réutilisation et au recyclage. Les éléments de traçabilité de l'élimination des déchets seront intégrés dans ce plan.

En outre, il sera interdit de brûler, d'abandonner, d'enfermer, d'enfouir les déchets et de les mélanger.

Les entreprises utiliseront l'outil numérique Trackdéchets afin d'avoir une traçabilité des déchets générés par le chantier.

❖ *En phase exploitation*

L'entretien de l'infrastructure routière (réfection de chaussée par exemple) et l'entretien des dépendances vertes (déchets verts) seront générateurs de déchets. Ces déchets sont alors gérés conformément à la réglementation en vigueur et à la politique Environnement du Conseil Départemental.

3.8. Calendrier prévisionnel du projet

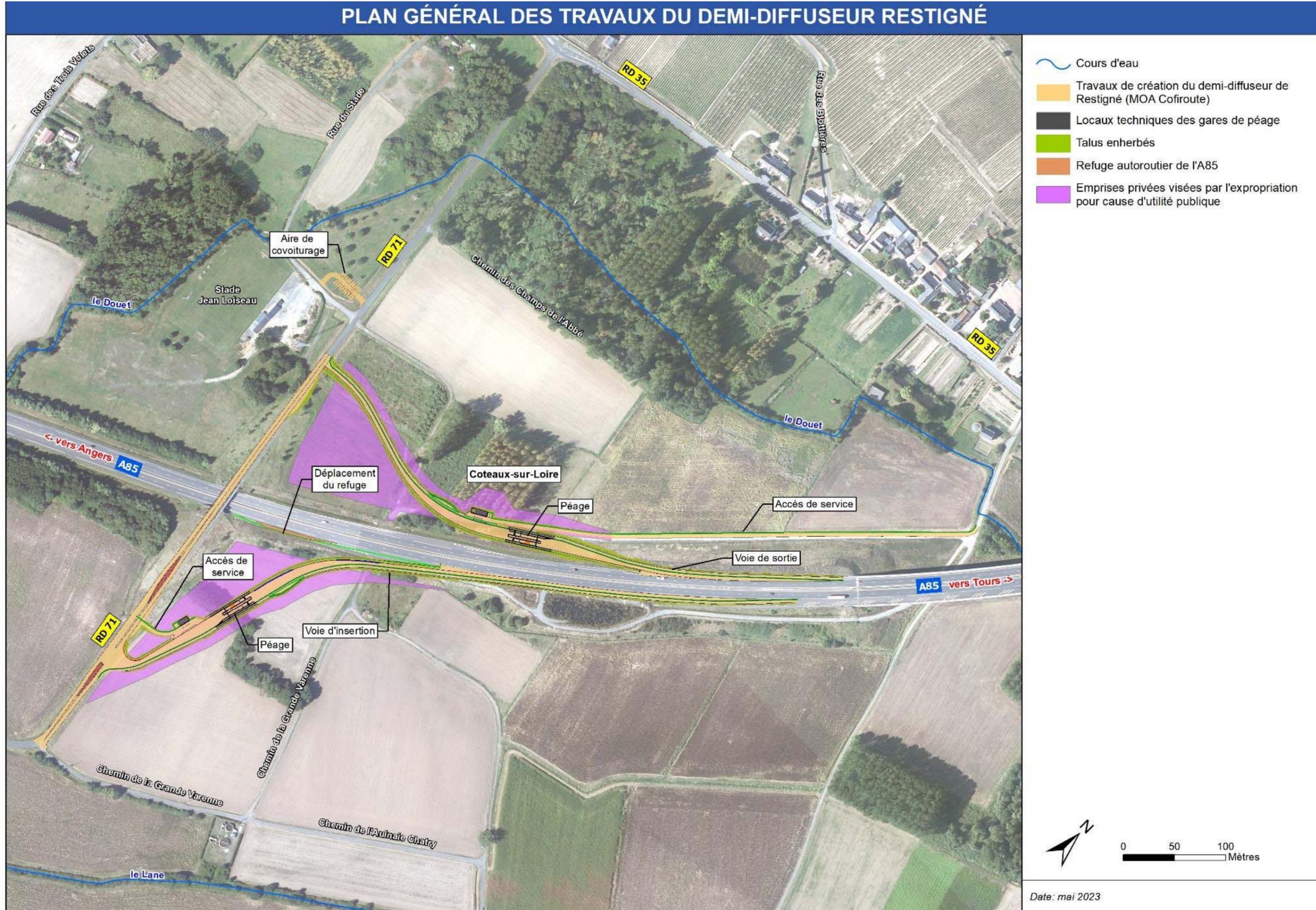
Initialement, dans les termes du contrat de concession de l'autoroute A85, avenant n°11 de janvier 2004, il était demandé à COFIROUTE de mettre en service un nouveau diffuseur en 2025 à la hauteur de la barrière de péage pleine voie de Restigné. Suite à différents échanges entre les collectivités et l'Etat, il a été décidé de modifier le programme de cet aménagement pour réaliser deux demi-diffuseurs. Cette modification de programme a retardé le calendrier prévisionnel de mise en service, notamment par les délais de décision de l'Etat, des procédures administratives et de réalisation des études techniques et environnementales et de la mise en œuvre de la démarche Éviter, Réduire, Compenser les effets du projet.

Le nouveau calendrier prévisionnel du projet est le suivant :



Calendrier prévisionnel du projet de demi-diffuseur de Coteaux-sur-Loire (COFIROUTE)

4. PLAN GENERAL DES TRAVAUX

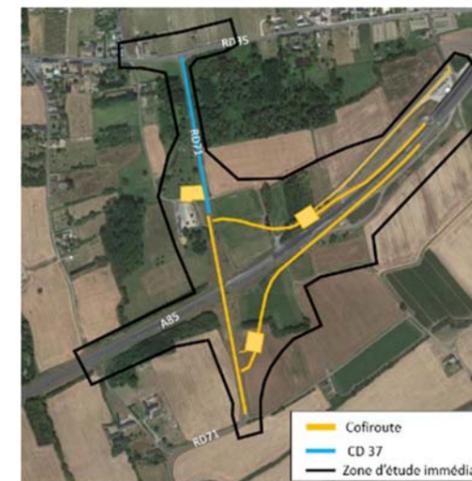


Le plan général des travaux est une pièce attendue au titre de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique nécessaire pour les éventuelles expropriations qui seront nécessaires dans le cadre des acquisitions de terrains nécessaires aux travaux de création du demi-diffuseur de Restigné, dont le Maître d'ouvrage est COFIROUTE. En conséquence, seuls les travaux réalisés par COFIROUTE apparaissent sur le plan général des Travaux.

5. APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES

L'appréciation sommaire des dépenses est présentée dans le tableau ci-dessous. Elle est répartie en fonction des maîtres d'ouvrage et de leurs emprises travaux respectives.

Emprises travaux : Création du demi-diffuseur Maître d'ouvrage : COFIROUTE	(En euros HT)
Etudes et direction de travaux :	2 980 000 €
Coût des travaux :	9 043 000 €
Coût des acquisitions foncières :	85 000 €
Coût des mesures en faveur de l'environnement (mesures écologiques, aménagements paysagers...) :	305 000 €
TOTAL COFIROUTE :	12 413 000 €
Emprises travaux : Aménagement de la RD71 Maître d'ouvrage : Conseil départemental 37	(En euros HT)
Etude et direction travaux :	30 000 euros
Coût des travaux :	498 000 euros
Coût des acquisitions foncières :	Sans objet
Coût des mesures en faveur de l'environnement (mesure écologique buse petite faune) :	2 000 euros
TOTAL Conseil départemental 37 :	530 000 euros HT

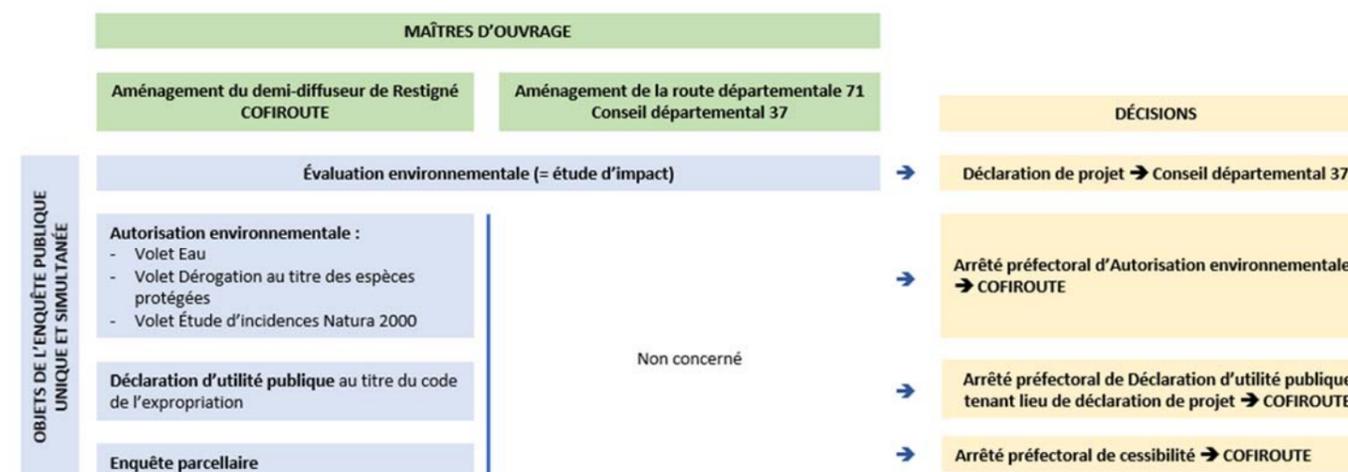


Emprises travaux à la charge de chaque Maître d'ouvrage (source : INGEROP)

Au regard de la nature des travaux, de leurs effets potentiels sur l'environnement, du besoin ou non d'acquisition de terrains par le biais d'une procédure d'expropriation, et du statut des maîtres d'ouvrage, les procédures qui incombent à chacun d'entre eux et les décisions qui en découleront peuvent différer.

Le schéma suivant synthétise :

- les objets de l'enquête publique unique (évaluation environnementale, Déclaration d'Utilité Publique, Autorisation environnementale) et simultanée (enquête parcellaire),
- les procédures qui incombent à la chaque maître d'ouvrage et les décisions qui seront prises à l'issue de l'enquête publique.



Synthèse des objets de l'enquête, ainsi que des procédures et décisions relatives à chaque Maître d'ouvrage (source : INGEROP)

Les chapitres suivants abordent en détails ces éléments.

6. CONTEXTE REGLEMENTAIRE

6.1. Préambule

Il s'agit d'un projet composé de travaux portés par deux Maîtres d'ouvrage (voir chapitre 3.1) :

- **COFIROUTE**, concessionnaire pour le compte de l'Etat, pour la maîtrise d'ouvrage des travaux de création du demi-diffuseur de Restigné,
- **Conseil départemental d'Indre-et-Loire**, collectivité territoriale, pour la maîtrise d'ouvrage des travaux d'aménagement de la route départementale n°71.

6.2. Un projet soumis à évaluation environnementale

6.2.1. Pourquoi une étude d'impact ?

Selon l'article L112-1 du code de l'environnement, « les projets qui, par leur nature, leur dimension ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine font l'objet d'une évaluation environnementale en fonction de critères et de seuils définis par voie réglementaire et, pour certains d'entre eux, après un examen au cas par cas. »

Ces projets sont définis à l'article R122-2 du code de l'environnement et le tableau des rubriques annexé. En fonction de critères techniques, les projets sont :

- soit soumis à évaluation environnementale (= étude d'impact) systématique ;
- soit soumis à examen au cas par cas, à l'issue duquel le projet peut être soumis à évaluation environnementale ou exemptés ;
- soit exemptés d'évaluation environnementale s'ils n'atteignent pas les seuils.

En premier lieu, l'article R.122-2 – II du code de l'environnement indique les modifications ou extensions de projets soumis à évaluation environnementale systématique ou relevant d'un examen au cas par cas, qui peuvent avoir des incidences négatives notables sur l'environnement sont soumises à examen au cas par cas.

La création du demi-diffuseur de Restigné constitue une modification de l'autoroute A85, qui relève de la rubrique 6a) « Construction d'autoroutes et de voies rapides ». En conséquence, COFIROUTE a déposé une demande d'examen au cas par cas auprès de l'autorité environnementale le 12 janvier 2022.

Considérant les caractéristiques techniques du projet et les conséquences probables de sa réalisation pour l'environnement, l'arrêté portant décision après examen au cas par cas datant du 11 avril 2022 soumet le projet à évaluation environnementale.

CATÉGORIES de projets	PROJETS soumis à évaluation environnementale	PROJETS soumis à examen au cas par cas
6. Infrastructures routières (les ponts, tunnels et tranchées couvertes supportant des infrastructures routières doivent être étudiés au titre de cette rubrique). On entend par " route " une voie destinée à la circulation des véhicules à moteur, à l'exception des pistes cyclables, des voies vertes et des voies destinées aux engins d'exploitation et d'entretien des parcelles.	a) Construction d'autoroutes et de voies rapides. b) Construction d'une route à quatre voies ou plus, élargissement d'une route existante à deux voies ou moins pour en faire une route à quatre voies ou plus, lorsque la nouvelle route ou la section de route alignée et/ ou élargie a une longueur ininterrompue supérieure ou égale à 10 kilomètres. c) Construction, élargissement d'une route par ajout d'au moins une voie, extension d'une route ou d'une section de route, lorsque la nouvelle route ou la section de route élargie ou étendue a une longueur ininterrompue supérieure ou égale à 10 kilomètres.	a) Construction de routes classées dans le domaine public routier de l'Etat, des départements, des communes et des établissements public de coopération intercommunale non mentionnées aux b) et c) de la colonne précédente. b) Construction d'autres voies non mentionnées au a) mobilisant des techniques de stabilisation des sols et d'une longueur supérieure à 3 km. En Guyane, ce seuil est porté à 30 km pour les projets d'itinéraires de desserte des bois et forêts mentionnés au premier alinéa de l'article L. 272-2 du code forestier, figurant dans le schéma pluriannuel de desserte forestière annexé au programme régional de la forêt et du bois mentionné à l'article L. 122-1 du code forestier et au 26° du I de l'article R. 122-17 du code de l'environnement. c) Construction de pistes cyclables et voies vertes de plus de 10 km.

Extrait du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement (source : Légifrance.fr)

Les travaux d'aménagement de la RD 71 sur un linéaire de 375 ml n'entrent pas dans les critères de la rubrique 6). Néanmoins, lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité (article L.122-1-III du code de l'environnement). Les travaux d'aménagement de la RD 71 étant nécessaire au bon fonctionnement du demi-diffuseur, ils sont inclus dans l'évaluation environnementale au titre de cette notion de projet global.

Les travaux de création du demi-diffuseur (maître d'ouvrage COFIROUTE) conformément à l'arrêté portant décision après examen au cas par cas et d'aménagement et les travaux d'élargissement et de renforcement de la RD 71 (Maître d'ouvrage CD37) au titre de la notion de projet global en vue d'en étudier les effets cumulés.

6.2.2. Contenu de l'étude d'impact

Le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine.

Le tableau ci-dessous présente les éléments que doivent contenir l'étude d'impact ainsi que leur localisation dans le dossier d'enquête publique.

Pièces constitutives de l'évaluation environnementale selon l'article R. 122-5-II du code de l'environnement	Correspondance dans le dossier d'autorisation environnementale	
	Volet	Chapitre / Paragraphe
1° Un résumé non technique des informations prévues ci-dessous. Ce résumé peut faire l'objet d'un document indépendant ;	Volet B – Résumé non technique	Ensemble des chapitres
2° Une description du projet comportant des informations relatives à sa conception et à ses dimensions, y compris, en particulier : <ul style="list-style-type: none"> – une description de la localisation du projet ; – une description des caractéristiques physiques de l'ensemble du projet, y compris, le cas échéant, des travaux de démolition nécessaires, et des exigences en matière d'utilisation des terres lors des phases de construction et de fonctionnement ; – une description des principales caractéristiques de la phase opérationnelle du projet, relatives au procédé de fabrication, à la demande et l'utilisation d'énergie, la nature et les quantités des matériaux et des ressources naturelles utilisés ; – une estimation des types et des quantités de résidus et d'émissions attendus, tels que la pollution de l'eau, de l'air, du sol et du sous-sol, le bruit, la vibration, la lumière, la chaleur, la radiation, et des types et des quantités de déchets produits durant les phases de construction et de fonctionnement. 	Volet C.1 – Chapitres communs	Chapitre 2 – Plan de situation Chapitre 3 – Notice explicative
3° Une description des aspects pertinents de l'état initial de l'environnement, et de leur évolution en cas de mise en œuvre du projet ainsi qu'un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet, dans la mesure où les changements naturels par rapport à l'état initial de l'environnement peuvent être évalués moyennant un effort raisonnable sur la base des informations environnementales et des connaissances scientifiques disponibles.	Volet D – Étude d'impact	Chapitre 1 – Scénario de référence
4° Une description des facteurs mentionnés susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet : la population, la santé humaine, la biodiversité, les terres, le sol, l'eau, l'air, le climat, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris les aspects architecturaux et archéologiques, et le paysage.	Volet C.2 – Diagnostic environnemental	Volet entier

<p>5° Une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant, entre autres :</p> <ul style="list-style-type: none"> - De la construction et de l'existence du projet, y compris, le cas échéant, des travaux de démolition ; - De l'utilisation des ressources naturelles, en particulier les terres, le sol, l'eau et la biodiversité, en tenant compte, dans la mesure du possible, de la disponibilité durable de ces ressources ; - De l'émission de polluants, du bruit, de la vibration, de la lumière, la chaleur et la radiation, de la création de nuisances et de l'élimination et la valorisation des déchets ; - Des risques pour la santé humaine, pour le patrimoine culturel ou pour l'environnement ; - Du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés, en tenant compte le cas échéant des problèmes environnementaux relatifs à l'utilisation des ressources naturelles et des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement susceptibles d'être touchées ; - Des incidences du projet sur le climat et de la vulnérabilité du projet au changement climatique ; - Des technologies et des substances utilisées. 	<p>Volet D – Étude d'impact</p>	<p>Chapitre 2 – Analyse des effets du projet sur l'environnement et définition des mesures d'évitement, de réduction et compensation des effets en phase chantier et exploitation</p> <p>Chapitre 4 – Analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets existants ou approuvés</p>
<p>6° Une description des incidences négatives notables attendues du projet sur l'environnement qui résultent de la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs en rapport avec le projet concerné. Cette description comprend le cas échéant les mesures envisagées pour éviter ou réduire les incidences négatives notables de ces événements sur l'environnement et le détail de la préparation et de la réponse envisagée à ces situations d'urgence ;</p>	<p>Volet D – Étude d'impact</p>	<p>Chapitre 3 - Les incidences négatives notables attendues du projet sur l'environnement qui résultent de la vulnérabilité du projet a des risques d'accidents ou de catastrophes majeures</p>
<p>7° Une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine ;</p>	<p>Volet C.1 – Chapitres communs</p>	<p>Chapitre 3.5 – Description des solutions de substitutions raisonnables et indication des principales raisons du choix effectué</p>
<p>8° Les mesures prévues par le maître de l'ouvrage pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> - éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et réduire les effets n'ayant pu être évités ; - compenser, lorsque cela est possible, les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, le maître d'ouvrage justifie cette impossibilité. <p>La description de ces mesures doit être accompagnée de l'estimation des dépenses correspondantes, de l'exposé des effets attendus de ces mesures à l'égard des impacts du</p>	<p>Volet D – Étude d'impact</p>	<p>Chapitre 2 – Analyse des effets du projet sur l'environnement et définition des mesures d'évitement, de réduction et compensation des effets en phase chantier et exploitation</p>

<p>projet sur les éléments mentionnés au 5°.</p>		
<p>9° Le cas échéant, les modalités de suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposées.</p>	<p>Volet D – Étude d'impact</p>	<p>Chapitre 2 – Analyse des effets du projet sur l'environnement et définition des mesures d'évitement, de réduction et compensation des effets en phase chantier et exploitation</p>
<p>10° Une description des méthodes de prévision ou des éléments probants utilisés pour identifier et évaluer les incidences notables sur l'environnement ;</p>	<p>Volet D – Étude d'impact</p>	<p>Chapitre 6 - Méthodologie</p>
<p>11° Les noms, qualités et qualifications du ou des experts qui ont préparé l'étude d'impact et les études ayant contribué à sa réalisation ;</p>	<p>Volet D – Étude d'impact</p>	<p>Chapitre 7 – Auteurs de l'étude et leurs qualifications</p>
<p>III. – Pour les infrastructures de transport, l'étude d'impact comprend, en outre :</p> <ul style="list-style-type: none"> - une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation ; - une analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers induits par le projet, en fonction de l'ampleur des travaux prévisibles et de la sensibilité des milieux concernés ; - une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ; - une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ; - une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences. <p>Elle indique également les principes des mesures de protection contre les nuisances sonores qui s'avèreraient nécessaires.</p>	<p>Volet D – Étude d'impact</p>	<p>Chapitre 5 – Analyse complémentaire liée aux infrastructures de transport</p>
<p>IV. – Pour les installations, ouvrages, travaux et aménagements relevant du titre Ier du livre II et faisant l'objet d'une évaluation environnementale, l'étude d'impact contient :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les raisons pour lesquelles le projet a été retenu ; - L'analyse de la compatibilité avec le SDAGE, SAGE ou PPRI. 	<p>Volet C.1 – Chapitres communs</p> <p>Volet E – Chapitres spécifiques à la demande d'autorisation de la loi sur l'eau</p>	<p>Chapitre 3.5 – Description des solutions de substitutions raisonnables et indication des principales raisons du choix effectué</p> <p>Chapitre 11 – Compatibilité avec les documents de planification</p>

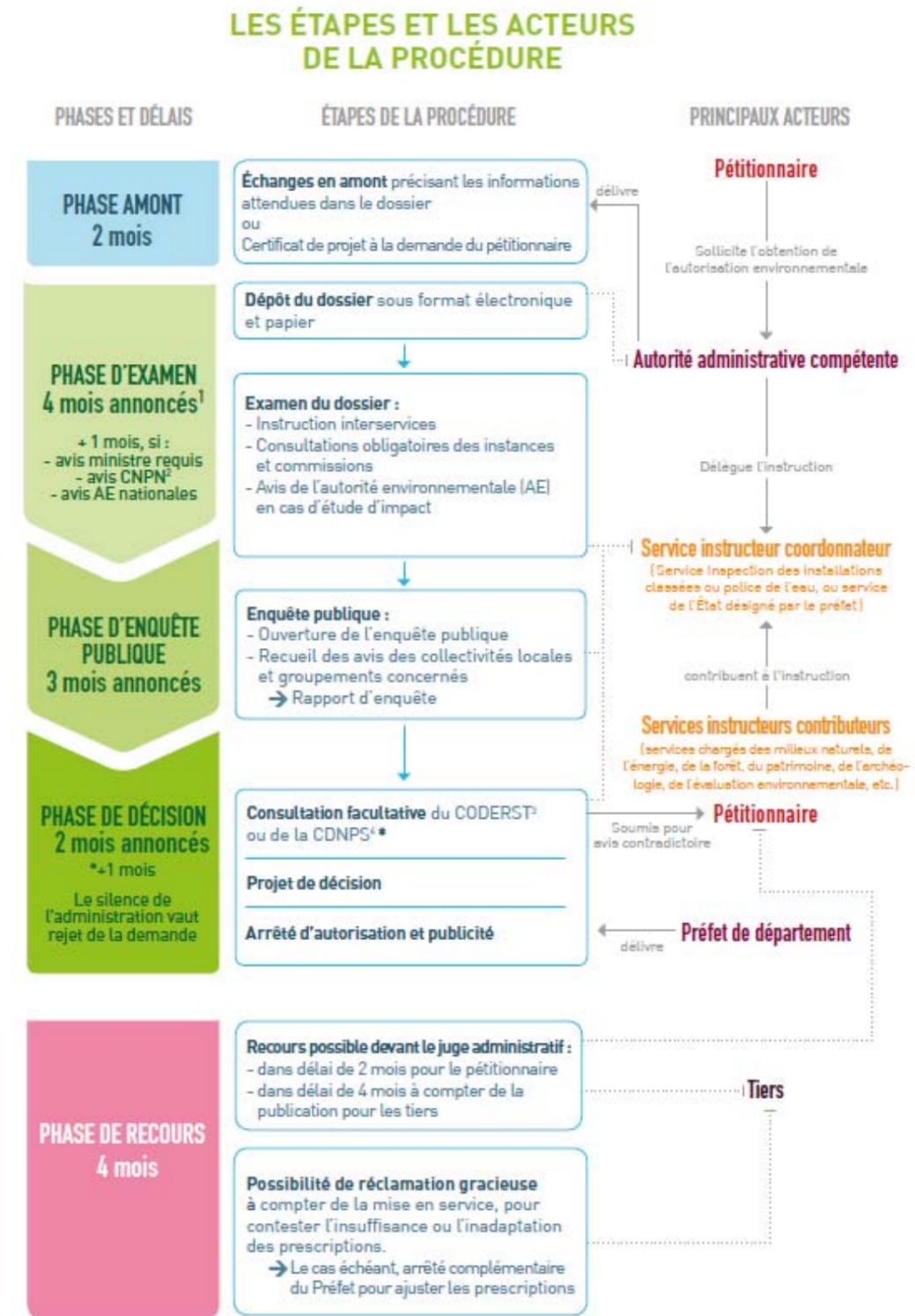
6.3. Une demande d'autorisation environnementale

6.3.1. Principe

Lorsqu'une activité, une installation, un ouvrage ou des travaux risquent de porter atteinte à l'environnement, des autorisations sont nécessaires avant de les effectuer, afin de protéger autant que possible les milieux environnants. Ces autorisations relèvent de différents codes juridiques (de l'environnement, de la forêt, du patrimoine...) et sont de la compétence de différents services de l'État.

C'est pourquoi dans le cadre de la modernisation du droit de l'environnement et de la simplification des démarches administratives, il a été décidé de fusionner en une seule autorisation environnementale plusieurs décisions administratives nécessaires à la réalisation d'un même projet (article L.181-2 du code de l'environnement).

Ainsi, depuis le 1^{er} mars 2017, les différentes procédures et décisions environnementales requises pour les projets d'installation, ouvrage, travaux ou activités soumis à la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et les projets soumis à autorisation au titre de la loi sur l'eau (LOA) sont fusionnées au sein de l'autorisation environnementale.



¹ Ces délais peuvent être suspendus, arrêtés ou prorogés : délai suspendu en cas de demande de compléments ; possibilité de rejet de la demande si dossier irrécusable ou incomplet ; possibilité de proroger le délai par avis motivé du préfet. ² CNPN : Conseil national de la protection de la nature. ³ CODERST : Conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques. ⁴ CDNPS : Commission départementale de la nature, des paysages et des sites.

Figure 18 : Logigramme de la procédure d'Autorisation Environnementale (source : MEEM, janvier 2017)

6.3.2. Procédures embarquées par la Demande d'Autorisation Environnemental (DAE)

Les travaux de création du demi-diffuseur de Restigné (COFIROUTE) s'inscrivent dans la procédure d'autorisation environnementale. Compte tenu des caractéristiques du projet et de son contexte, l'autorisation environnementale vaudra uniquement pour :

- **L'autorisation préalable aux travaux au titre de la police de l'eau et des milieux aquatiques** protégés par les articles L. 214-1 suivants et R. 214-1 et suivants du code de l'environnement ;
- **L'évaluation des incidences Natura 2000** au titre des articles L. 414-4 et R. 419-19 et suivant du code de l'environnement, et conformément au décret n°2010-365 du 9 avril 2010 relatif à l'évaluation des incidences sur les sites Natura 2000, complété par la circulaire du 15 avril 2010 ;
- **La demande de dérogation aux règles de protection des espèces de faune et flore sauvage** prévue par les articles L. 411-1 et L. 411-2, R. 411-6 à R. 411-14 du code de l'environnement.

Chacune de ces procédures est explicitée au sein des chapitres suivants.

En revanche, les travaux de renforcement et d'élargissement de la RD71 (Conseil départemental 37) ne sont pas concernés par les procédures embarquées dans la demande d'autorisation environnementale, compte tenu des caractéristiques du projet et de son contexte. Néanmoins, l'assainissement pluvial devant être adapté (déplacement et redimensionnement des fossés), le porter-à-connaissance (document traçant ces adaptations) réalisé par le Conseil départemental 37 sera annexé à l'étude d'impact.

6.3.2.1. Volet Eau

❖ Pourquoi un dossier loi sur l'eau ?



L'article 10 de la loi n° 92-3 du 03 janvier 1992 sur l'eau codifié aux articles L.214-1 à L.214-6 du Code de l'Environnement stipule que les installations susceptibles d'entraîner des effets sur le régime des eaux, leur qualité ou des milieux aquatiques doivent faire l'objet d'une autorisation, soit d'une déclaration selon la nature et l'importance du projet.

L'article R.214-2 du Code de l'Environnement précise la nomenclature des installations, ouvrages, travaux et activités et soumises à autorisation et à déclaration en application des articles L.214-1 à L.214-6.

Le présent objet du présent dossier, est soumis à une autorisation au titre de la loi sur l'eau, conformément aux articles L.214-1 à L.214-6 du Code de l'Environnement.

Les raisons du classement en autorisation par rubrique de la nomenclature loi sur l'eau sont présentées dans le tableau ci-dessous :

Rubriques	Objet de la rubrique	Régime du projet	Phase définitive	Phase travaux
2-1-5-0	Rejets d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol dans un bassin d'infiltration, la superficie totale du projet étant : 1° supérieure ou égale à 20 ha : Autorisation, 2° supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha : Déclaration.	Déclaration	X	X
3-2-2-0	Installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau : 1° Surface soustraite supérieure ou égale à 10 000 m ² (A) ; 2° Surface soustraite supérieure ou égale à 400 m ² et inférieure à 10 000 m ² (D).	Autorisation	X	X

3-3-1-0	Assèchement, mise en eau, imperméabilisation, remblai de zones humides ou de marais, la zone asséchée ou mise en eau étant : 1° Supérieure ou égale à 1 ha : Autorisation, 2° Supérieure à 0,1 ha mais inférieure à 1 ha : Déclaration.	Déclaration	X	X
3-3-5-0	Travaux, définis par un arrêté du ministre chargé de l'environnement, ayant uniquement pour objet la restauration des fonctionnalités naturelles des milieux aquatiques, y compris les ouvrages nécessaires à cet objectif. Déclaration	Abrogée depuis le 1 ^{er} mars 2023	X	X
1-1-1-0	Sondage, forage, y compris les essais de pompage, création de puits ou d'ouvrage souterrain, non destiné à un usage domestique, exécuté en vue de la recherche ou de la surveillance d'eaux souterraines ou en vue d'effectuer un prélèvement temporaire ou permanent dans les eaux souterraines, y compris dans les nappes d'accompagnement de cours d'eau : Déclaration.	Déclaration		X
1-2-1-0	A l'exception des prélèvements faisant l'objet d'une convention avec l'attributaire du débit affecté prévu par l'article L.214-9 du code de l'Environnement, prélèvements et installation et ouvrages permettant le prélèvement, y compris par dérivation, dans un cours d'eau, dans sa nappe d'accompagnement ou dans un plan d'eau ou canal alimenté par ce cours d'eau ou cette nappe : 1° D'une capacité totale maximale supérieure ou égale à 1 000 m ³ /heure ou à 5 % du débit du cours d'eau ou, à défaut, du débit global d'alimentation du canal ou du plan d'eau : Autorisation, 2° D'une capacité totale maximale comprise entre 400 et 1 000 m ³ /heure entre 2 et 5 % du débit du cours d'eau ou à défaut, du débit global d'alimentation du canal ou du plan d'eau : Déclaration.	Déclaration		X

Rubriques de la nomenclature loi sur l'eau concernées

❖ Contenu du dossier loi sur l'eau

Conformément à l'article R.181-13 du Code de l'Environnement, le volet eau du Dossier d'Autorisation Environnementale est composé des éléments présentés dans le tableau ci-dessous. Pour éviter des redondances entre plusieurs volets, les éléments en commun tels que la description du projet sont présentés dans le présent volet commun du DAE (volet C.1).

Pièces communes constitutives de la demande d'autorisation selon les articles R.181-13 du code de l'environnement	Correspondance dans le dossier d'autorisation environnementale	
	Volet	Chapitre / Paragraphe
1° Lorsque le pétitionnaire est une personne physique, ses nom, prénoms, date de naissance et adresse et, s'il s'agit d'une personne morale, sa dénomination ou sa raison sociale, sa forme juridique, son numéro de SIRET, l'adresse de son siège social ainsi que la qualité du signataire de la demande ;	Volet C.1 – Chapitres communs	Chapitre 1 – Identification du demandeur
2° La mention du lieu où le projet doit être réalisé ainsi qu'un plan de situation du projet à l'échelle 1/25 000, ou, à défaut au 1/50 000, indiquant son emplacement ;	Volet C.1 – Chapitres communs	Chapitre 2 – Plan de situation
3° Un document attestant que le pétitionnaire est le propriétaire du terrain ou qu'il dispose du droit d'y réaliser son projet ou qu'une procédure est en cours ayant pour effet de lui conférer ce droit ;	Volet C.1 – Chapitres communs	Chapitre 6.4 – Déclaration d'utilité publique

<p>4° Une description de la nature et du volume de l'activité, l'installation, l'ouvrage ou les travaux envisagés, de ses modalités d'exécution et de fonctionnement, des procédés mis en œuvre, ainsi que l'indication de la ou des rubriques des nomenclatures dont le projet relève. Elle inclut les moyens de suivi et de surveillance, les moyens d'intervention en cas d'incident ou d'accident ainsi que les conditions de remise en état du site après exploitation et, le cas échéant, la nature, l'origine et le volume des eaux utilisées ou affectées. Elle inclut également, le cas échéant, les mesures permettant une utilisation efficace, économe et durable de la ressource en eau notamment par le développement de la réutilisation des eaux usées traitées et de l'utilisation des eaux de pluie en remplacement de l'eau potable ;</p>	<p>Volet C.1 – Chapitres communs</p> <p>Volet E – Chapitres spécifiques à la demande d'autorisation de loi sur l'eau</p>	<p>Chapitre 5 – Nature des travaux et rubriques de la nomenclature</p> <p>Chapitre 12 – Moyens de surveillance, d'entretien et d'intervention</p>
<p>5° Soit, lorsque la demande se rapporte à un projet soumis à évaluation environnementale, l'étude d'impact réalisée en application des articles R. 122-2 et R. 122-3-1, s'il y a lieu actualisée dans les conditions prévues par le III de l'article L. 122-1-1, soit, dans les autres cas, l'étude d'incidence environnementale prévue par l'article R. 181-14 ;</p>	<p>Projet soumis à étude d'impact</p> <p>Volet C.1 – Chapitres communs</p> <p>Volet D – Étude d'impact</p>	<p>Ensemble des chapitres</p>
<p>6° Si le projet n'est pas soumis à évaluation environnementale à l'issue de l'examen au cas par cas prévu par l'article R. 122-3-1, la décision correspondante, assortie, le cas échéant, de l'indication par le pétitionnaire des modifications apportées aux caractéristiques et mesures du projet ayant motivé cette décision ;</p>	<p>Non concerné</p>	
<p>7° Les éléments graphiques, plans ou cartes utiles à la compréhension des pièces du dossier, notamment de celles prévues par les 4° et 5° ;</p>	<p>Ensemble des volets</p>	
<p>8° Une note de présentation non technique.</p>	<p>Volet B – Résumé Non Technique, qui vaut note de présentation non technique du volet eau du DAE.</p>	<p>Ensemble des chapitres</p>

6.3.2.2. Volet Étude d'incidences Natura 2000

❖ Pourquoi un dossier d'évaluation des incidences Natura 2000 ?



La liste nationale des documents de planification, programmes ou projets ainsi que des manifestations et interventions qui doivent faire l'objet d'une évaluation des incidences sur un ou plusieurs sites Natura 2000 est définie à l'article R.414-19 du Code de l'Environnement.

Les projets soumis à l'évaluation environnementale au titre du tableau annexé à l'article R.122-2 doivent faire l'objet d'une évaluation d'incidences Natura 2000. Le projet de création du demi-diffuseur de Restigné est soumis à évaluation environnementale, de ce fait l'évaluation des incidences est Natura 2000 est obligatoire.

Cette évaluation doit être réalisée que le projet soit situé à l'intérieur ou à l'extérieur d'un ou plusieurs site Natura 2000. Il s'agit de réfléchir aux incidences potentielles du projet sur l'ensemble du réseau de sites Natura 2000 (fonctionnalités, milieux et populations d'espèces ayant servi à la désignation du site), et non pas uniquement en termes de proximité géographique.

Le but est de vérifier la compatibilité d'une activité avec les objectifs de conservation du ou des sites Natura 2000. Plus précisément, il convient de déterminer si le projet peut avoir un effet significatif sur les habitats et les espèces végétales et animales justifiant la désignation du site Natura 2000.

❖ Contenu du dossier d'évaluation des incidences Natura 2000

Le contenu de l'évaluation des incidences est indiqué à l'article R.414-23 du code de l'environnement.

Cette évaluation est proportionnée à l'importance du document ou de l'opération et aux enjeux de conservation des habitats et des espèces en présence.

Le tableau suivant présente les éléments à intégrer dans tous les cas dans le dossier.

Pièces constitutives de la demande d'incidence Natura 2000 selon l'article R.414-23	Correspondance dans le dossier d'autorisation environnementale	
	Volet	Chapitre / Paragraphe
<p>1° Une présentation simplifiée du document de planification, ou une description du programme, du projet, de la manifestation ou de l'intervention, accompagnée d'une carte permettant de localiser l'espace terrestre ou marin sur lequel il peut avoir des effets et les sites Natura 2000 susceptibles d'être concernés par ces effets ; lorsque des travaux, ouvrages ou aménagements sont à réaliser dans le périmètre d'un site Natura 2000, un plan de situation détaillé est fourni ;</p>	<p>Volet G – Analyse des incidences Natura 2000</p>	<p>Document entier</p>
<p>2° Un exposé sommaire des raisons pour lesquelles le document de planification, le programme, le projet, la manifestation ou l'intervention est ou non susceptible d'avoir une incidence sur un ou plusieurs sites Natura 2000 ; dans l'affirmative, cet exposé précise la liste des sites Natura 2000 susceptibles d'être affectés, compte tenu de la nature et de l'importance du document de planification, ou du programme, projet, manifestation ou intervention, de sa localisation dans un site Natura 2000 ou de la distance qui le sépare du ou des sites Natura 2000, de la topographie, de l'hydrographie, du fonctionnement des écosystèmes, des caractéristiques du ou des sites Natura 2000 et de leurs objectifs de conservation.</p>		
<p>II.- Dans l'hypothèse où un ou plusieurs sites Natura 2000 sont susceptibles d'être affectés, le dossier comprend également une analyse des effets temporaires ou permanents, directs ou indirects, que le document de planification, le programme ou le projet, la manifestation ou l'intervention peut avoir, individuellement ou en raison de ses effets cumulés avec d'autres documents de planification, ou d'autres programmes, projets, manifestations ou interventions dont est responsable l'autorité chargée d'approuver le document de planification, le maître d'ouvrage, le pétitionnaire ou l'organisateur, sur l'état de conservation des habitats naturels et des espèces qui ont justifié la désignation du ou des sites.</p>		
<p>III.- S'il résulte de l'analyse mentionnée au II que le document de planification, ou le programme, projet, manifestation ou intervention peut avoir des effets significatifs dommageables, pendant ou après sa réalisation ou pendant la durée de la validité du document de planification, sur l'état de conservation des habitats naturels et des espèces qui ont justifié la désignation du ou des sites, le dossier comprend un exposé des mesures qui seront prises pour supprimer ou réduire ces effets dommageables.</p>		

<p>IV.- Lorsque, malgré les mesures prévues au III, des effets significatifs dommageables subsistent sur l'état de conservation des habitats naturels et des espèces qui ont justifié la désignation du ou des sites, le dossier d'évaluation expose, en outre :</p>		
<p>1° La description des solutions alternatives envisageables, les raisons pour lesquelles il n'existe pas d'autre solution que celle retenue et les éléments qui permettent de justifier l'approbation du document de planification, ou la réalisation du programme, du projet, de la manifestation ou de l'intervention, dans les conditions prévues aux VII et VIII de l'article L. 414-4 ;</p>		
<p>2° La description des mesures envisagées pour compenser les effets dommageables que les mesures prévues au III ci-dessus ne peuvent supprimer. Les mesures compensatoires permettent une compensation efficace et proportionnée au regard de l'atteinte portée aux objectifs de conservation du ou des sites Natura 2000 concernés et du maintien de la cohérence globale du réseau Natura 2000. Ces mesures compensatoires sont mises en place selon un calendrier permettant d'assurer une continuité dans les capacités du réseau Natura 2000 à assurer la conservation des habitats naturels et des espèces. Lorsque ces mesures compensatoires sont fractionnées dans le temps et dans l'espace, elles résultent d'une approche d'ensemble, permettant d'assurer cette continuité</p>		
<p>3° L'estimation des dépenses correspondantes et les modalités de prise en charge des mesures compensatoires, qui sont assumées, pour les documents de planification, par l'autorité chargée de leur approbation, pour les programmes, projets et interventions, par le maître d'ouvrage ou le pétitionnaire bénéficiaire, pour les manifestations, par l'organisateur bénéficiaire.</p>		

6.3.2.3. Volet Dérogation au titre des espèces protégées

❖ Pourquoi une demande d'autorisation espèces protégées ?



Un projet peut bénéficier d'une dérogation à la destruction d'espèces protégées, en application du 4° de l'article L411-2 du Code de l'environnement, à condition de répondre à des raisons impératives d'intérêt public majeur y compris de nature sociale ou économique, et ce à condition qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante et que la dérogation ne nuise pas au maintien dans un état de conservation favorable des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle

Dans le cadre de la création du demi-diffuseur de Restigné, l'Orchis Pyramidal (*Anacamptis pyramidalis*), une espèce végétale protégée régionalement, nécessitera une mesure de déplacement. De plus, le projet entraînera la destruction d'habitats et d'espèces d'oiseaux protégées. Une demande de dérogation devra par conséquent être réalisée.

❖ Contenu du dossier de demande d'autorisation d'espèces protégées

Les conditions de demande de dérogation sont fixées aux articles R.411-1 à R.411-14 du Code de l'environnement et à l'arrêté ministériel du 19 février 2007.

Le tableau ci-dessous présente les éléments nécessaires à la constitution du dossier.

Pièces constitutives de la demande de dérogation selon Arrêté du 19 février 2007 fixant les conditions de demande et d'instruction des dérogations	Correspondance dans le dossier d'autorisation environnementale
	Volet
<p>1° Les nom et prénoms, l'adresse, la qualification et la nature des activités du demandeur ou, pour une personne morale, sa dénomination, les nom, prénoms et qualification de son représentant, son adresse et la nature de ses activités ;</p>	
<p>2° La description, en fonction de la nature de l'opération projetée :</p> <ul style="list-style-type: none"> - du programme d'activité dans lequel s'inscrit la demande, de sa finalité et de son objectif ; - des espèces (nom scientifique et nom commun) concernées ; - du nombre et du sexe des spécimens de chacune des espèces faisant l'objet de la demande ; - de la période ou des dates d'intervention ; - des lieux d'intervention ; - s'il y a lieu, des mesures d'atténuation ou de compensation mises en œuvre ayant des conséquences bénéfiques pour les espèces concernées ; - de la qualification des personnes amenées à intervenir ; - du protocole des interventions : modalités techniques, modalités d'enregistrement des données obtenues ; - des modalités de compte rendu des interventions. 	<p>Volet F – Demande dérogation espèces protégées</p>

6.4. Une demande de déclaration d'utilité publique

Les terrains nécessaires à la création du demi-diffuseur de Restigné sont aujourd'hui en partie dans le domaine privé.

COFIROUTE privilégiera les achats à l'amiable pour la réalisation de ce projet. **Néanmoins, afin de le sécuriser COFIROUTE s'est engagé dans une procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique.**

En revanche, les travaux d'aménagement de la RD 71 (Conseil départemental 37) restent dans les emprises du domaine public routier départemental. Aucun achat de terrain n'est nécessaire, il n'est pas nécessaire pour le CD37 de recourir à la DUP ni à une enquête parcellaire.

La procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique est exclusivement nécessaire pour les travaux de COFIROUTE.

6.4.1. Pourquoi une procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique ?

L'expropriation est une procédure qui permet à une personne publique de contraindre un particulier ou une personne morale à céder son bien immobilier, moyennant le paiement d'une indemnité.

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 ».

Néanmoins, 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.

6.4.2. Contenu du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

Le contenu du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique au titre du code de l'expropriation est présenté au chapitre 6.5.3.2. du présent document.

6.5. Un projet soumis à enquête publique : objets, informations juridiques et administratives

6.5.1. Qu'est-ce qu'une enquête publique ?

L'objectif de l'enquête publique consiste à présenter au public le projet et les différents éléments de justification liés aux objets de l'enquête et à recueillir les observations et les éléments d'information utiles à l'optimisation du projet ; ainsi grâce à l'enquête publique, les citoyens sont associés à la décision administrative.

L'enquête publique vise à :

- Informer le public ;
- Recueillir, les avis, suggestions et éventuelles contre-propositions ;
- Prendre en compte les intérêts des tiers ;
- Élargir les éléments nécessaires à l'information du décideur et des autorités compétentes avant toute prise de décision.

L'opération qui sera réalisée, pourra, selon les résultats de l'enquête publique, différer sensiblement de celle présentée dans le présent dossier. S'il s'agit d'adaptations non substantielles, en fonction des demandes retenues à l'issue de la présente enquête, celles-ci se feront sans nouvelle enquête.

Lorsque la réalisation d'un projet est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques, dont l'une au moins au titre du code de l'environnement, il est possible de mener une enquête publique unique (article L.123-1 du code de l'environnement).

L'enquête parcellaire peut également être réalisée simultanément à la l'enquête préalable à la DUP.

C'est le choix qui a été fait par les maîtres d'ouvrage.

6.5.2. Objets de l'enquête publique unique portée par le présent dossier

Les objets de l'enquête publique unique relatifs au projet de création de demi-diffuseur de Restigné et d'aménagement de la RD71 sont :

- **L'autorisation environnementale** pour la création du demi-diffuseur (**COFIROUTE**) : volets eau, dérogation aux règles de protection des espèces de faune et flore sauvage, étude des incidences Natura 2000 ;
- **La déclaration de projet** pour l'aménagement de la RD 71 soumis à évaluation environnementale (**Conseil départemental 37**) ;
- **La déclaration d'utilité publique** au titre du code de l'expropriation, pour sécuriser les acquisitions de **COFIROUTE**. Ce Maître d'ouvrage étant concessionnaire de l'Etat, **la DUP vaudra déclaration de projet** pour les travaux de création du demi-diffuseur.

La présente enquête est une enquête publique unique au sens de l'article L.123-6 du code de l'environnement.

L'enquête parcellaire est menée simultanément à cette enquête publique unique. Elle est présentée au chapitre 6.6 et elle fait l'objet d'un volet spécifique dans le dossier d'enquête.

6.5.3. Contenu du dossier d'enquête publique unique

S'agissant d'une enquête préalable à la déclaration de projet et à la DUP valant déclaration de projet, le dossier d'enquête doit regrouper l'ensemble des pièces relatives à chaque enquête.

6.5.3.1. Contenu du dossier d'enquête publique préalable à la déclaration de projet

Conformément à l'article R.123-8 du Code de l'environnement, le dossier soumis à enquête publique comprend les pièces et avis exigés par les législations et réglementations applicables au projet, plan ou programme. Le dossier comprend au moins :

1° Lorsqu'ils sont requis, l'étude d'impact et son résumé non technique [...], et, le cas échéant, la décision prise après un examen au cas par cas par l'autorité environnementale mentionnée au IV de l'article L. 122-1 ou à l'article L. 122-4, l'avis de l'autorité environnementale mentionné au III de l'article L. 122-1 et à l'article L. 122-7 du présent code ou à l'article L. 104-6 du code de l'urbanisme, ainsi que la réponse écrite du maître d'ouvrage à l'avis de l'autorité environnementale

Étude d'impact et résumé non technique : Volets B, C.1 et C.2 et D

2° En l'absence d'évaluation environnementale le cas échéant, la décision prise après un examen au cas par cas ne soumettant pas le projet, plan ou programme à évaluation environnementale et, lorsqu'elle est requise, l'étude d'incidence environnementale mentionnée à l'article L. 181-8 et son résumé non technique, une note de présentation précisant les coordonnées du maître d'ouvrage ou de la personne publique responsable du projet, plan ou programme, l'objet de l'enquête, les caractéristiques les plus importantes du projet, plan ou programme et présentant un résumé des principales raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de l'environnement, le projet, plan ou programme soumis à enquête a été retenu ;

Sans objet dans le cas présent

3° La mention des textes qui régissent l'enquête publique en cause et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure administrative relative au projet, plan ou programme considéré, ainsi que la ou les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête et les autorités compétentes pour prendre la décision d'autorisation ou d'approbation ;

Volet C1 – Chapitre 6.5, 6.6 6.7

4° Lorsqu'ils sont rendus obligatoires par un texte législatif ou réglementaire préalablement à l'ouverture de l'enquête, les avis émis sur le projet plan, ou programme ;

Volet C1 – Chapitre 6.8

5° Le bilan de la procédure de débat public organisée dans les conditions définies aux articles L. 121-8 à L. 121-15, de la concertation préalable définie à l'article L. 121-16 ou de toute autre procédure prévue par les textes en vigueur permettant au public de participer effectivement au processus de décision. Il comprend également l'acte prévu à l'article L. 121-13 ainsi que, le cas échéant, le rapport final prévu à l'article L. 121-16-2. Lorsque aucun débat public ou lorsque aucune concertation préalable n'a eu lieu, le dossier le mentionne ;

Volet C1 - Chapitre 7 et annexe du présent document

6° La mention des autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet dont le ou les maîtres d'ouvrage ont connaissance ;

Volet C1 – Chapitre 6.9

7° Le cas échéant, la mention que le projet fait l'objet d'une évaluation transfrontalière de ses incidences sur l'environnement en application de l'article R. 122-10 ou d'ers consultations avec un État frontalier membre de l'Union européenne ou partie à la Convention du 25 février 1991 signée à Espoo prévues à l'article R. 515-85.

Sans objet dans le cas présent

6.5.3.2. Contenu du dossier d'enquête publique préalable à la DUP

Conformément aux articles R112-4 et R112-7 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, lorsque la déclaration d'utilité publique est demandée en vue de la réalisation de travaux ou d'ouvrages, l'expropriant adresse au préfet du département où l'opération doit être réalisée, pour qu'il soit soumis à l'enquête, un dossier comprenant au moins :

1° Une notice explicative ;

Volet C1 Chapitre 3

2° Le plan de situation ;

Volet C1 Chapitre 2

3° Le plan général des travaux ;

Volet C1 Chapitre 4

4° Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants ;

Volet C1 Chapitre 3.6

5° L'appréciation sommaire des dépenses.

Volet C1 Chapitre 5

Tous documents, plans et maquettes établis par l'expropriant peuvent, en outre, venir préciser l'opération en vue de laquelle l'enquête publique est demandée.

Ensemble des Volets

De plus le projet de création du demi-diffuseur de Restigné a un coût inférieur à 83,08 M€, ainsi il n'est pas soumis à évaluation socio-économique requise par l'article R.1511 -4 du code des transports.

6.5.4. Déroulement de l'enquête et textes régissant la procédure d'enquête publique

L'enquête publique est régie par les articles L.123-1 à L.123-18 du Code de l'Environnement.

6.5.4.1. Avant l'enquête

Le maître d'ouvrage adresse au préfet, autorité compétente désignée pour ouvrir et organiser l'enquête, le dossier d'enquête publique. Le préfet saisit alors le président du Tribunal administratif, en vue de la désignation d'un commissaire. Celui-ci est désigné dans un délai de 15 jours par le président du tribunal administratif.

❖ *L'arrêté d'ouverture d'enquête :*

L'autorité compétente pour ouvrir l'enquête publique précise par un arrêté, 15 jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et après concertation avec le commissaire enquêteur :

- L'objet de l'enquête ;
- La date d'ouverture de l'enquête et sa durée ;

- La ou les décisions pouvant être adoptée(s) au terme de l'enquête et les autorités compétentes pour prendre la décision d'autorisation ou d'approbation ;
- Les lieux ainsi que les jours et heures où le public pourra consulter le dossier et présenter ses observations ;
- Le nom et la qualité du commissaire enquêteur ;
- Les lieux, jours et heures où le commissaire enquêteur se tiendra à disposition du public pour recevoir des observations ;
- Les lieux où, à l'issue de l'enquête, le public pourra consulter le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur.

Nonobstant les dispositions du titre Ier du livre III du code des relations entre le public et l'administration, le dossier d'enquête publique est communicable à toute personnes sur sa demande à ses frais, avant l'ouverture de l'enquête publique ou pendant celle-ci (article L.123-11 du code de l'environnement).

❖ *La publicité relative à l'enquête :*

Conformément à l'article R.123-11 du code de l'environnement, un avis d'enquête portant les indications de l'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête est publié dans la presse régionale ou locale, au moins quinze jours avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci.

L'avis d'enquête est également :

- Affiché dans les mairies concernées par le projet, quinze jours au moins avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci, ainsi que sur les lieux situés au voisinage de l'aménagement projeté ;
- Publié sur le site internet de l'autorité compétente.

6.5.4.2. Durant l'enquête

❖ *Durée de l'enquête – article L.123-9 :*

La durée de l'enquête est fixée par le préfet dans l'arrêté d'ouverture d'enquête. Cette durée ne peut être inférieure à trente jours et ne peut excéder deux mois, sauf les cas où une suspension de l'enquête ou une enquête complémentaire sont mises en œuvre.

Par décision motivée, le commissaire enquêteur peut prolonger l'enquête pour une durée maximale de quinze jours, notamment lorsqu'il décide d'organiser une réunion d'information et d'échange avec le public durant cette période de prolongation de l'enquête. Cette décision est portée à la connaissance du public, au plus tard à la date prévue initialement pour la fin de l'enquête, dans les conditions prévues au I de l'article L. 123-10.

Une enquête publique en cours peut être suspendue pendant une durée maximale de 6 mois afin que la personne responsable du projet puisse apporter les modifications substantielles qu'elle juge nécessaires au projet présenté à l'enquête. Pendant ce délai, l'étude d'impact modifiée est transmise à l'autorité environnementale pour un nouvel avis, et à l'issue de ce délai, l'enquête est prolongée d'une durée d'au moins 20 jours après information du public.

De même, au vu des conclusions du commissaire enquêteur, le maître d'ouvrage peut, s'il souhaite apporter des modifications substantielles au projet, demander une enquête complémentaire portant sur les modifications du projet et ses impacts sur l'environnement. Sa décision, doit être notifiée au préfet au plus tard huit jours avant la fin de l'enquête. Elle est portée à la connaissance du public, au plus tard à la date prévue initialement pour la fin de l'enquête, par un affichage réalisé dans les conditions de lieu prévues initialement pour la fin de l'enquête, ainsi que, le cas échéant, par tout autre moyen approprié.

❖ *La mise à disposition du dossier d'enquête – article L.123-12 :*

Le dossier d'enquête publique est mis en ligne sur le site COFIROUTE et de la Préfecture pendant toute la durée de l'enquête. Il reste consultable, pendant cette même durée, sur support papier en un ou plusieurs lieux déterminés dès l'ouverture de l'enquête publique. Un accès gratuit au dossier est également garanti par un ou plusieurs postes informatiques dans un lieu ouvert au public.

Si le projet, plan ou programme a fait l'objet d'une procédure de débat public organisée dans les conditions définies aux articles L. 121-8 à L.121-15, ou d'une concertation préalable organisée dans les conditions définies aux articles L. 121-16 et L. 121-16-1, ou de toute autre procédure prévue par les textes en vigueur permettant au public de participer effectivement au processus de décision, le dossier comporte le bilan de cette procédure ainsi que le système des observations et propositions formulées par le public. Lorsqu'aucune concertation préalable n'a eu lieu, le dossier le mentionne.

❖ *Les observations, propositions et contre-propositions du public durant l'enquête :*

Pendant la durée de l'enquête, le public peut consigner ses observations et propositions sur le registre d'enquête, établi sur feuillets non mobiles, côté et paraphé par le commissaire enquêteur, tenu à sa disposition dans chaque lieu d'enquête ou sur le registre dématérialisé si celui-ci est mis en place.

En outre, les observations et propositions écrites et orales du public ont également reçues par le commissaire enquêteur, aux lieux, jours et heures qui auront été fixés et annoncés dans les conditions prévues aux articles R. 123-9 à R. 123-11.

Les observations et propositions du public peuvent également être adressées par voie postale ou par courrier électronique au commissaire enquêteur.

Les observations et propositions du public transmises par voie postale, ainsi que les observations écrites mentionnées au deuxième alinéa du I, sont consultables au siège de l'enquête. Pour les enquêtes publiques, dont l'avis d'ouverture est publié à compter du 1^{er} mars 2018, ces observations et propositions sont consultables sur le site internet mentionné au II de l'article R. 123-11.

Les observations et propositions du public transmises par voie électronique sont consultables sur le registre dématérialisé ou, s'il n'est pas mis en place, sur le site internet mentionné au II de l'article R. 123-11 dans les meilleurs délais.

Les observations et propositions du public sont communicables aux frais de la personne qui en fait la demande pendant toute la durée de l'enquête.

❖ *La communication de documents à la demande du commissaire enquêteur :*

Lorsqu'il entend faire compléter le dossier par des documents utiles à la bonne information du public, le commissaire enquêteur en fait la demande aux responsables des projets (COFIROUTE / Conseil Départemental d'Indre-et-Loire). Cette demande ne peut porter que sur des documents en sa possession.

Les documents ainsi obtenus ou le refus motivé du Conseil Départemental d'Indre-et-Loire sont versés au dossier tenu au siège de l'enquête.

Lorsque de tels documents sont ajoutés en cours d'enquête, un bordereau joint au dossier d'enquête mentionne la nature des pièces et la date à laquelle celles-ci ont été ajoutées au dossier d'enquête.

❖ *La visite des lieux par le commissaire enquêteur :*

Lorsque le commissaire enquêteur a l'intention de visiter les lieux concernés par le projet, à l'exception des lieux d'habitation, il en informe au moins quarante-huit heures à l'avance les propriétaires et les occupants concernés, en leur précisant la date et l'heure de la visite projetée.

Lorsque ceux-ci n'ont pu être prévenus, ou en cas d'opposition de leur part, le commissaire enquêteur en fait mention dans le rapport d'enquête.

❖ *La réunion d'information et d'échange avec le public :*

Lorsqu'il estime que l'importance ou la nature du projet, ou les conditions de déroulement de l'enquête publique rendent nécessaire l'organisation d'une réunion d'information et d'échange avec le public, le commissaire enquêteur en informe le préfet, ainsi que COFIROUTE et le Conseil Départemental d'Indre-et-Loire, en leur indiquant les modalités qu'il propose pour l'organisation de cette réunion.

Le commissaire enquêteur définit, en concertation avec le préfet, COFIROUTE et le Conseil Départemental d'Indre-et-Loire, les modalités d'information préalable du public et du déroulement de cette réunion.

En tant que de besoin, la durée de l'enquête peut être prolongée pour permettre l'organisation de la réunion publique.

À l'issue de celle-ci, un compte rendu est établi par le commissaire enquêteur et adressé dans les meilleurs délais à COFIROUTE et au Conseil Départemental d'Indre-et-Loire, ainsi qu'au préfet.

Ce compte rendu, ainsi que les observations éventuelles de COFIROUTE et du Conseil Départemental d'Indre-et-Loire, sont annexés par le commissaire enquêteur au rapport d'enquête.

Le commissaire enquêteur peut, aux fins d'établissement de ce compte rendu, procéder à l'enregistrement audio ou vidéo de la réunion d'information et d'échange avec le public. Le début et la fin de tout enregistrement doit être clairement notifié aux personnes présentes. Ces enregistrements sont transmis, exclusivement et sous sa responsabilité, par le commissaire enquêteur avec son rapport de fin d'enquête, au préfet.

6.5.4.3. Clôture de l'enquête et prise en compte des observations du public

À l'expiration du délai d'enquête, le registre d'enquête est mis à disposition du commissaire enquêteur et clos par lui. En cas de pluralité de lieux d'enquête, les registres sont transmis sans délai au commissaire enquêteur et clos par lui.

Après clôture du registre d'enquête, le commissaire enquêteur rencontre dans un délai de huit jours, COFIROUTE et le Conseil Départemental d'Indre-et-Loire et leur communique les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le délai de huit jours court à compter de la réception par le commissaire enquêteur du registre d'enquête et des documents annexés.

COFIROUTE et le Conseil Départemental d'Indre-et-Loire dispose de quinze jours pour produire ses observations éventuelles.

❖ *L'élaboration du rapport d'enquête et de l'avis du commissaire enquêteur – article L.123-15 :*

À l'issue de l'enquête publique, le commissaire enquêteur rend son rapport et ses conclusions motivées dans un délai de trente jours à compter de la fin de l'enquête.

Le rapport comporte le rappel de l'objet du projet, la liste de l'ensemble des pièces figurant dans le dossier d'enquête, les conditions de déroulement de l'enquête, une synthèse des observations du public, une analyse des propositions et contrepropositions produites durant l'enquête et, le cas échéant, les observations de COFIROUTE et du Conseil Départemental d'Indre-et-Loire en réponse aux observations du public.

Le commissaire enquêteur consigne, dans un document séparé, ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet.

Si les conclusions motivées comportent des réserves, les maîtres d'ouvrage (COFIROUTE et le Conseil Départemental d'Indre-et-Loire) formalisera un mémoire de « levée des réserves » afin de répondre spécifiquement à chacune d'entre elles. Ce mémoire en réponse sera rendu public.

Le commissaire enquêteur transmet au préfet, l'exemplaire du dossier de l'enquête déposé au siège de l'enquête, accompagné du ou des registres et pièces annexées, avec le rapport et les conclusions motivées. Il transmet simultanément une copie du rapport et des conclusions motivées au président du tribunal administratif.

Si, dans un délai de trente jours à compter de la date de clôture de l'enquête, le commissaire enquêteur n'a pas remis son rapport et ses conclusions motivées, ni présenté, conformément à la faculté qui lui est octroyée, une demande motivée de report de ce délai, le préfet peut, avec l'accord du Conseil Départemental d'Indre-et-Loire et après une mise en demeure du commissaire enquêteur restée infructueuse, demander au président du tribunal administratif ou au conseiller qu'il délègue de dessaisir le commissaire enquêteur et de lui substituer son suppléant. Celui-ci ou celle-ci doit, à partir des résultats de l'enquête, remettre le rapport et les conclusions motivées dans un maximum de trente jours à partir de sa nomination.

❖ *Le contrôle des conclusions et avis :*

À la réception des conclusions du commissaire enquêteur, le préfet, lorsqu'il constate une insuffisance ou un défaut de motivation de ces conclusions susceptible de constituer une irrégularité dans la procédure, peut en informer le président du tribunal administratif ou le conseiller délégué par lui dans un délai de quinze jours, par lettre d'observation.

Si l'insuffisance ou le défaut de motivation est avéré, le président du tribunal administratif, ou le conseiller qu'il délègue, dispose de quinze jours pour demander au commissaire enquêteur de compléter ses conclusions. En l'absence d'intervention de la part du président du tribunal administratif ou du conseiller qu'il délègue n'est pas susceptible de recours.

Dans un délai de quinze jours à compter de la réception des conclusions du commissaire, le président du tribunal administratif ou le conseiller qu'il délègue peut également intervenir de sa propre initiative auprès de son auteur pour qu'il les complète, lorsqu'il constate une insuffisance ou un défaut de motivation de ces conclusions susceptible de constituer une irrégularité dans la procédure.

Le commissaire enquêteur est tenu de remettre ses conclusions complétées au préfet et au président du tribunal administratif dans un délai d'un mois.

❖ *L'organisation d'une réunion publique pour répondre aux éventuelles réserves, recommandations ou conclusions défavorables du commissaire enquêteur :*

L'ordonnance du 3 août 2016 portant réforme des procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement a introduit une nouveauté pour permettre une meilleure participation du public dans la prise de décision. En effet, il est désormais possible pour l'autorité compétente en matière de décision, d'organiser, en présence du maître d'ouvrage, une réunion publique afin de répondre aux éventuelles réserves, recommandations ou conclusions défavorables du commissaire enquêteur. Cette réunion publique doit être organisée dans un délai de deux mois après la clôture de l'enquête. Le commissaire enquêteur est informé de la tenue d'une telle réunion.

❖ *La communication du rapport et des conclusions de l'enquête :*

Lorsqu'il a publié l'avis d'ouverture de l'enquête sur un site Internet, le préfet publie le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur sur ce même site et le tient à la disposition du public pendant un an.

Le préfet adresse, dès leur réception, une copie du rapport et des conclusions au Conseil Départemental d'Indre-et-Loire.

Une copie du rapport et des conclusions est également adressée à la mairie de chacune des communes où s'est déroulée l'enquête et à la préfecture du département concerné pour y être sans délai tenue à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

6.6. Une enquête parcellaire simultanée

6.6.1. Pourquoi une enquête parcellaire ?

Conformément à l'article L.1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, « l'expropriation, en tout ou partie, d'immeubles ou de droits réels immobiliers ne peut être prononcée qu'à la condition qu'elle réponde à une utilité publique préalablement et formellement constatée à la suite d'une enquête et qu'il ait été procédé, contradictoirement, à la détermination des parcelles à exproprier ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et des autres personnes intéressées. (...) ». Il est donc nécessaire de procéder à une enquête parcellaire pour déterminer avec précision les biens situés dans l'emprise du projet et d'identifier avec exactitude les propriétaires concernés. L'enquête parcellaire fait l'objet d'un document indépendant : Volet H.

Les terrains nécessaires à la création du demi-diffuseur de Restigné sont aujourd'hui en partie dans le domaine privé. **COFIROUTE privilégiera les achats à l'amiable** pour la réalisation de ce projet. **Néanmoins, afin de le sécuriser COFIROUTE s'est engagé dans une procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique.**

En revanche, les travaux d'aménagement de la RD 71 (Conseil départemental 37) restent dans les emprises du domaine public routier départemental. Aucun achat de terrain n'est nécessaire, il n'est pas nécessaire pour le CD37 de recourir à la DUP ni à une enquête parcellaire.

La procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique est exclusivement nécessaire pour les travaux de COFIROUTE.

6.6.1. Contenu du dossier d'enquête parcellaire

Le dossier d'enquête parcellaire est composé conformément à l'article R.131-3 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique :

« Lorsque les communes où sont situés les immeubles à exproprier se trouvent dans un seul département, l'expropriant adresse au Préfet du département, pour être soumis à l'enquête dans chacune de ces communes, un dossier comprenant :

1° Un plan parcellaire régulier des terrains et bâtiments ;

2° La liste des propriétaires établie à l'aide d'extraits des documents cadastraux délivrés par le service du cadastre ou à l'aide des renseignements délivrés par le directeur départemental ou, le cas échéant, régional des finances publiques, au vu du fichier immobilier ou par tous autres moyens. » ;

Une notice explicative est associée à ces pièces réglementaires (cf. Volet I), afin de :

- Présenter l'objet et le déroulement de l'enquête parcellaire ;
- D'expliquer le contenu du dossier afin que le public en ait une bonne compréhension et qu'il puisse s'exprimer en toute connaissance de ces éléments.

6.6.1. Déroulement de l'enquête parcellaire simultanée à l'enquête publique unique

Lorsque la réalisation d'un projet est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques, dont l'une au moins au titre du code de l'environnement, il est possible de mener une enquête publique unique (article L.123-1 du code de l'environnement).

L'enquête parcellaire peut également être réalisée simultanément à la l'enquête préalable à la DUP.

C'est le choix qui a été fait par le Maître d'ouvrage COFIROUTE.

Le déroulement de l'enquête se fait conformément aux articles R.131-3 à R131-8 :

- Lorsque les communes où sont situés les immeubles à exproprier se trouvent dans un seul département, l'expropriant adresse au préfet du département, pour être soumis à l'enquête dans chacune de ces communes, un dossier comprenant : un plan parcellaire régulier des terrains et bâtiments, la liste des propriétaires établie à l'aide d'extraits des documents cadastraux délivrés par le service du cadastre ou à l'aide des renseignements délivrés par le directeur départemental ou, le cas échéant, régional des finances publiques, au vu du fichier immobilier ou par tous autres moyens (R131-3) ;
- La durée minimale de l'enquête parcellaire est de 15 jours. Des affiches seront apposées dans les communes concernées et un avis sera inséré dans un ou plusieurs journaux du Département (R131-5) ;
- Une notification individuelle est faite par la société Cofiroute directement aux propriétaires concernés, sous pli recommandé avec demande d'avis de réception lorsque le domicile est connu, afin de notifier le dépôt du dossier d'enquête dans les mairies concernées. En cas de domicile inconnu, la notification est faite en double copie au maire qui doit en afficher une, et le cas échéant, aux locataires preneurs du bail rural (R.131-6) ;
- Les propriétaires concernés sont tenus de fournir les indications relatives à leur identité (dénomination, forme juridique et siège pour les personnes morales, identité et adresse du ou des représentants de la personne morale...) (R131-7). A cet effet, le courrier de notification qui sera adressé à chaque propriétaire contiendra une feuille de renseignement qui devra être complétée puis retournée à Cofiroute ;
- Pendant toute la durée de l'enquête, le public aura la possibilité de prendre connaissance des dossiers et aura la possibilité de consigner ses observations sur les limites des biens à exproprier sur les registres de l'enquête ouverts à cet effet. Elles pourront être également adressées par écrit ou oralement au commissaire enquêteur qui les annexa aux registres (R.131-8) ;

- A l'expiration de l'enquête, les registres seront clos par les mairies et adressés par les maires au commissaire enquêteur ou à la commission d'enquête, qui donnera son avis sur l'emprise de l'ouvrage projeté puis dressera le procès-verbal de l'opération après avoir entendu les personnes susceptibles de l'éclairer.

6.7. Décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête publique

6.7.1. La Déclaration de Projet (Conseil départemental 37)

Conformément à l'article L126-1 du code de l'environnement, lorsqu'un projet public de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages a fait l'objet d'une enquête publique au titre du code de l'environnement, l'autorité de l'État ou l'organe délibérant de la collectivité territoriale ou de l'établissement public responsable du projet se prononce, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée.

La déclaration de projet mentionne l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête et comporte les motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général. La déclaration de projet prend en considération l'étude d'impact, les avis de l'autorité environnementale et des collectivités territoriales et de leurs groupements consultés en application du V de l'article L. 122-1 et le résultat de la consultation du public. Elle indique, le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique. En outre, elle comporte les éléments mentionnés au I de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement.

Si la déclaration de projet n'est pas intervenue dans le délai d'un an à compter de la clôture de l'enquête, l'opération ne peut être réalisée sans une nouvelle enquête.

En l'absence de déclaration de projet, aucune autorisation de travaux ne peut être délivrée.

Si les travaux n'ont pas reçu de commencement d'exécution dans un délai de cinq ans à compter de la publication de la déclaration de projet, la déclaration devient caduque. Toutefois, en l'absence de changement dans les circonstances de fait ou de droit, le délai peut être prorogé une fois pour la même durée, sans nouvelle enquête, par une déclaration de projet prise dans les mêmes formes que la déclaration initiale et intervenant avant l'expiration du délai de cinq ans.

La déclaration de projet est publiée dans des conditions définies par décret en Conseil d'État.

Seul le Conseil départemental 37 devra se prononcer sur l'intérêt général de l'opération d'aménagement de la RD 71 par une déclaration de projet.

En effet, **pour COFIROUTE, concessionnaire de l'Etat, la déclaration d'utilité publique tiendra lieu de déclaration de projet** (conformément à l'article L122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique).

6.7.2. L'arrêté d'Autorisation environnementale (COFIROUTE)

À l'issue de la procédure présentée au chapitre 6.3, une autorisation de réaliser les travaux sera accordée par arrêté préfectoral. Ce dernier comportera :

- au titre de l'autorisation IOTA « loi sur l'eau », les prescriptions à respecter concernant les conditions de réalisation, d'aménagement et d'exploitation des ouvrages ou installations, d'exécution des travaux ou d'exercice de l'activité.
- au titre de la dérogation à l'interdiction de porter atteinte aux espèces protégées : les mesures à mettre en œuvre afin de s'assurer que le projet ne nuise pas au maintien, dans l'état de conservation favorable, les populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle.

Le projet d'arrêté statuant sur la demande d'autorisation environnementale est communiqué par le préfet au pétitionnaire, qui dispose de 15 jours pour présenter ses observations éventuelles par écrit (R181-40 code de l'environnement). Le préfet statue sur la demande d'autorisation environnementale dans les 2 mois à partir du jour d'envoi par le préfet au pétitionnaire du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur (R181-41 code de l'environnement).

Le silence gardé par le préfet à l'issue de ce délais pour statuer sur la demande d'autorisation environnementale vaut décision implicite de rejet.

En l'absence de l'arrêté d'autorisation environnementale, aucune autorisation de travaux ne peut être délivrée.

L'arrêté d'autorisation environnementale fixe les prescriptions nécessaires à la préservation des milieux et espèces visés par le volet eau et le volet dérogation espèces protégées. Il comporte notamment les mesures d'évitement, de réduction et de compensation et leurs modalités de suivi.

Lorsque l'autorisation environnementale est accordée dans le cadre d'un projet, dont la réalisation incombe à plusieurs maîtres d'ouvrage, le préfet identifie, le cas échéant, dans l'arrêté, les obligations et les mesures d'évitement, de réduction et de

compensation relevant de la responsabilité de chacun des maîtres d'ouvrage. Dans le cas présent, seul les travaux de création du demi-diffuseur de COFIROUTE seront visés par l'arrêté d'autorisation environnementale.

L'arrêté comportera également :

- Les conditions d'exploitation de l'installation de l'ouvrage, des travaux ou de l'activité en période de démarrage, de dysfonctionnement ou d'arrêt momentané ;
- Les moyens d'analyses et de mesures nécessaires au contrôle du projet et à la surveillance de ses effets sur l'environnement, ainsi que les conditions dans lesquelles les résultats de ces analyses et mesures sont portés à la connaissance de l'inspection de l'environnement ;
- Les conditions de remise en état après la cessation d'activité.

Lorsque des prescriptions archéologiques ont été édictées par le préfet de région en application des articles L. 522-1 et L. 522-2 du code du patrimoine, l'arrêté d'autorisation indique que la réalisation des travaux est subordonnée à l'observation préalable de ces prescriptions.

6.7.3. L'arrêté de Déclaration d'Utilité Publique valant déclaration de projet (COFIROUTE)

La déclaration d'utilité publique du projet de création du demi-diffuseur de Restigné interviendra au plus tard 12 mois après la clôture de l'enquête publique unique, par arrêté préfectoral. Elle sera ensuite publiée au recueil des actes administratifs de la préfecture d'Indre-et-Loire ainsi qu'en mairie de la commune concernée par le projet et au Journal officiel.

Pour COFIROUTE, concessionnaire de l'Etat, la DUP tient lieu de déclaration de projet (au sens de l'article L.126-1 du code de l'environnement), conformément à l'article L.122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Conformément à l'article L.122-1-1 du code de l'environnement, la décision prendra en considération le résultat de la consultation du public. La Déclaration d'Utilité Publique précise les mesures d'évitement, de réduction et de compensation sur lesquelles s'est engagé le maître d'ouvrage, ainsi que les modalités de suivi de la réalisation de ces mesures et de leurs effets.

L'acte déclarant d'utilité publique l'opération sera accompagné d'un document qui exposera les motifs et les considérations justifiant son utilité publique.

La déclaration d'utilité publique précisera également le délai pendant lequel l'expropriation devra être réalisée. Il ne peut excéder cinq ans. Toutefois, si les opérations déclarées d'utilité publique sont prévues par des plans d'occupation des sols, des plans locaux d'urbanisme ou des documents d'urbanisme en tenant lieu, cette durée maximale est portée à dix ans. Un acte pris dans la même forme peut proroger une fois les effets de la déclaration d'utilité publique pour une durée au plus égale à la durée initialement fixée, lorsque celle-ci n'est pas supérieure à cinq ans.

Cette prorogation peut être accordée sans nouvelle enquête préalable, en l'absence de circonstances nouvelles. Toute autre prorogation ne peut être prononcée que par décret ministériel pris après avis du Conseil d'Etat.

L'acte de déclaration d'utilité publique peut faire l'objet d'un recours en contentieux auprès du tribunal administratif, dans un délai de deux mois à compter de sa publication.

Déroulement des acquisitions à l'amiable ou par voie d'expropriation

Indépendamment des accords amiables passés pour la cession des parcelles et des aménagements fonciers, la procédure d'expropriation sera conduite conformément aux articles R.221-1 à R.221-8 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, sur la base du dossier d'enquête parcellaire menée simultanément à l'enquête publique unique.

Un avis domanial sera requis avant chaque notification amiable adressée aux propriétaires. Le transfert de propriété pourra avoir lieu par voie de cession amiable si le propriétaire ne s'oppose pas à la cession de ses terrains et est d'accord sur le prix proposé par le concessionnaire.

Si le propriétaire s'oppose à la cession de ses biens, une procédure sera engagée devant le juge de l'expropriation qui fixera le montant de l'indemnité, par la prise d'une ordonnance d'expropriation qui a pour effet de transférer juridiquement la propriété du bien et des droits réels immobiliers (usufruit, servitude ...) de l'exproprié à la personne publique, représentée par COFIROUTE.

6.7.4. Les arrêtés de cessibilité et d'ordonnance d'expropriation (COFIROUTE)

À l'issue de l'enquête parcellaire, le Préfet prend un "arrêté de cessibilité" désignant chacune des parcelles à exproprier et chacun de leurs propriétaires (articles R.132-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique). Ces parcelles et ces propriétaires sont désignés conformément aux prescriptions de l'article 7 du décret n° 55-22 du 4 janvier 1955 relatif à la publicité foncière (art. R.132-2 du même code).

La DUP prise après enquête parcellaire peut tenir lieu d'arrêté de cessibilité à condition d'obéir aux prescriptions susvisées (article R.132-4 du même code).

Cet arrêté est transmis dans un délai de six mois au greffe du juge de l'expropriation (le Tribunal de Grande Instance territorialement compétent) sous peine de caducité. Il est également notifié au propriétaire du bien à exproprier par lettre recommandée avec accusé de réception.

À défaut d'accord amiable, le préfet transmet au greffe du juge de l'expropriation un dossier permettant de solliciter l'expropriation (R221-1 du code de l'expropriation).

Dans un délai de quinze jours à compter de la réception du dossier complet, le juge saisi prononce, par ordonnance, l'expropriation des immeubles ou des droits réels déclarés cessibles (R221-2 du même code). L'ordonnance d'expropriation ne peut être exécutée à l'encontre de chacun des intéressés que si elle lui a été préalablement notifiée par l'expropriant.

Un recours contre l'ordonnance d'expropriation peut être porté par l'exproprié selon la procédure figurant aux articles R.223-1 à R.223-8.

6.8. Avis obligatoires émis sur le projet

Les avis ayant déjà été rendus sont présentés dans le volet I du dossier d'enquête publique « Mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale et aux avis des autres administrations ».

❖ Avis de l'Autorité environnementale sur la nécessité ou non de réaliser l'étude d'impact (examen préalable au cas par cas)

COFIROUTE a déposé une demande d'examen au cas par cas auprès de l'autorité environnementale le 12 janvier 2022. Considérant les caractéristiques techniques du projet et les conséquences probables de sa réalisation pour l'environnement, l'arrêté portant décision après examen au cas par cas datant du 11 avril 2022 soumet le projet à évaluation environnementale.

❖ L'avis de l'Autorité environnementale sur l'étude d'impact

Conformément aux articles L.122-1 et L.122-7 du code de l'environnement, le dossier d'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement a été transmis pour avis à l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement, par l'autorité chargée d'autoriser ou d'approuver ces aménagements ou ces ouvrages.

Dans le cas du présent projet, l'autorité environnementale compétente pour formuler un avis est mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Centre-Val-de-Loire. Il a été rendu le 13/12/2024.

❖ L'avis des collectivités territoriales et de leurs groupements

L'avis des collectivités locales et de leurs groupements sur le projet soumis à évaluation environnementale, est requis conformément à l'article R.181-38 du code de l'environnement : « Dès le début de la phase d'enquête publique, le préfet demande l'avis du conseil municipal des communes mentionnées au III de l'article R. 123-11 et des autres collectivités territoriales, ainsi que de leurs groupements, qu'il estime intéressés par le projet, notamment au regard des incidences environnementales notables de celui-ci sur leur territoire. Ne peuvent être pris en considération que les avis exprimés au plus tard dans les quinze jours suivant la clôture de l'enquête publique. »

❖ *L'avis du CSRPN (Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel)*

Le CSRPN Centre-Val de Loire a émis son avis en date du 26/09/2023. Il est favorable au projet.

❖ *L'avis de la commission locale de l'eau*

Le projet étant situé dans le périmètre d'un schéma d'aménagement et de gestion des eaux approuvé, la commission locale de l'eau émet un avis.

❖ *L'avis relatif au patrimoine archéologique*

Dans le cadre des études préalables relatives à la création du demi-diffuseur de Restigné, la société COFIROUTE, maître d'ouvrage, a sollicité l'avis préalable de la DRAC-SRA sur la nécessité de prescriptions archéologiques en juin 2023. **L'avis émis le 03 juillet 2023 indique le projet est susceptible d'affecter des éléments du patrimoine archéologique et qu'il donnera lieu à une prescription archéologique.**

À la suite de la demande anticipée de COFIROUTE, la DRAC a ensuite notifié la prescription du diagnostic d'archéologie préventive par l'arrêté n°2024/0015 du 22 janvier 2024. L'opérateur désigné pour sa réalisation est l'INRAP. Un projet de convention est en cours et le planning d'intervention est calé avant le démarrage des travaux du demi-diffuseur.

❖ *L'avis de la Direction départementales des Finances publiques*

La Direction départementales des Finances publiques d'Indre-et-Loire a émis son avis en date du 02/10/2024. Il concerne l'évolution du montant des acquisitions foncières.

❖ *L'avis de la Direction Départementale des Territoires*

La DDT a émis son avis le 20/09/2024. Il concerne notamment les sujets d'urbanisme, de mobilité et d'environnement.

❖ *La Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement*

La DREAL Centre-Val de Loire a émis son avis en date du 25/07/2024. Il concerne les mesures d'insertion paysagère du projet.

❖ *L'Institut national de l'origine et de la qualité*

L'INAO a émis son avis en date du 31/07/2023. Il n'a pas de remarque à formuler sur le projet.

❖ *L'Unité départementale de l'architecture et du patrimoine*

L'UDAP a émis son avis en date du 18/09/2024. Il concerne les mesures d'insertion paysagère du projet.

Le dossier de demande de principe a été approuvé par décision ministérielle le 26/06/2024 et est un préalable à l'enquête publique.

À l'avenir, d'autres autorisations seront nécessaires pour la réalisation du projet, il s'agit des autorisations suivantes :

- *Les Arrêtés de circulation permettant l'adaptation des circulations routières pour les travaux d'ouvrages, régis par le Code de la route L411-1 à L411-7 et Code général des collectivités territoriales L2213-1 à L2213-6.1,*

- *L'archéologie préventive, article R123-4 du Code de Patrimoine,*

L'archéologie préventive a pour objet d'assurer la détection, la conservation ou la sauvegarde par l'étude scientifique des éléments du patrimoine archéologique affectés ou susceptibles d'être affectés par les travaux publics ou privés concourant à l'aménagement. Les procédures relatives à l'archéologie préventive seront engagées sur les emprises nécessaires à la construction du demi-diffuseur de Restigné, en application des articles L.523-1 et suivants et R.523-1 et suivants du code du patrimoine, afin que le préfet examine si le projet est susceptible de donner lieu à des prescriptions archéologiques impliquant la réalisation d'un diagnostic archéologique préventif, éventuellement suivi de fouilles archéologiques préventives.

- *Les Arrêtés d'occupation temporaire, relatifs à la loi du 29 décembre 1892 relative aux dommages causés à la propriété privée par l'exécution des travaux publics,*

Les travaux pourront nécessiter des occupations temporaires de parcelles privées, pour l'emprise des différents éléments à construire de l'infrastructure, notamment pour l'organisation des chantiers.

Les travaux et occupations temporaire des parcelles privées sont soumis à autorisation de la collectivité publique et peuvent faire l'objet de plusieurs procédures : l'arrêté de permission de voirie, l'autorisation de voirie ou bien l'arrêté de circulation.

- *Les dossiers bruits, relatifs aux articles R571-44 à R571-52-1 du Code de l'environnement,*

Conformément à l'article R.571-50 du code de l'environnement, préalablement au démarrage d'un chantier, le maître d'ouvrage fournira au préfet et aux maires des communes sur le territoire desquelles sont prévus les travaux et les installations de chantier, les éléments d'information utiles sur la nature du chantier, sa durée prévisible, les nuisances sonores attendues ainsi que les mesures prises pour limiter ces nuisances. Ces éléments devront parvenir aux autorités concernées un mois au moins avant le démarrage du chantier.

Au vu de ces éléments, le préfet pourra, lorsqu'il estime que les nuisances sonores attendues sont de nature à causer un trouble excessif aux personnes, prescrire, par un arrêté motivé, pris après avis des maires des communes concernées et du maître d'ouvrage, des mesures particulières de fonctionnement du chantier, notamment en ce qui concerne ses accès et ses horaires.

Faute de réponse dans le délai de quinze jours suivant la demande du préfet, cet avis est réputé favorable.

Le maître d'ouvrage informe le public de ces éléments par tout moyen approprié.

- *Toute autre autorisation qui serait rendue nécessaire par l'évolution de la réglementation, ou par la mise au point technique et d'organisation du projet.*

6.9. Autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet

- *La Demande de Principe,*

La société concessionnaire a constitué et déposé en mars 2023 un dossier de demande de principe comportant tous les éléments utiles à la bonne compréhension du contenu de l'opération, de ses caractéristiques principales ainsi qu'une estimation sommaire. Il est établi en application des circulaires du 27 octobre 1987 relative aux opérations d'aménagement sur les autoroutes concédées et sa directive annexée, du 16 février 1998 et du 22 octobre 2002.

7. BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

L'article L.103-2 du code de l'urbanisme prévoit une phase de concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées pour « les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement ».

La concertation publique du présent projet s'est déroulée du 21 février au 25 mars 2022. Elle a été organisée sous l'égide de la préfète d'Indre-et-Loire. Temps d'écoute et d'échange, elle a donné lieu à une mobilisation, dans les mairies des communes concernées, par courrier, par mails et sur les sites internet de la Préfecture et de COFIROUTE.

Le bilan de la concertation est annexé au présent document.

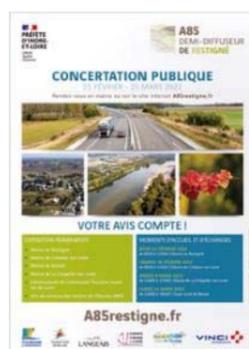
8. DIAGNOSTIC ENVIRONNEMENTAL

Le diagnostic environnemental étant un document volumineux, il fait l'objet d'un volet indépendant.

Voir le volet C.2

9. ANNEXE : BILAN DE LA CONCERTATION

9.1. Préambule



La concertation publique a été organisée sous l'égide de la préfète d'Indre-et-Loire, Marie Lajus, dans le cadre de l'article L.103-2 du Code de l'urbanisme. Elle s'est tenue du 21 février au 25 mars 2022 et doit permettre au maître d'ouvrage d'intégrer au mieux les attentes du public dans l'élaboration du projet.

L'objectif de la concertation est d'associer le public à la définition du projet et de sa phase chantier dès le début des études :

- En lui communiquant les informations relatives à la construction du demi-diffuseur de Restigné ;
- En étant à son écoute pour échanger et recueillir son avis.

Tous moyens d'expression confondus, 299 avis ont été exprimés et 77 contributions ont été émises. Trois questions ont été soumises dans le cadre de cette concertation publique :

1. Comment favoriser une insertion harmonieuse du projet dans son environnement ?
2. Quelles sont vos attentes en termes de communication pendant les phases d'études et de travaux ?
3. Quelle représentation du territoire envisageriez-vous sur le giratoire de sortie ?

Pour engager la réflexion du public sur la question n°3 : « Quelle représentation du territoire envisageriez-vous sur le giratoire de sortie ? », trois suggestions d'aménagements ont été présentées :

1. Un aménagement paysager
2. Un objet emblématique du territoire
3. Une œuvre d'art

L'analyse détaillée des observations a permis d'établir le bilan de la concertation publique, approuvé par la préfète d'Indre-et-Loire.

Ce bilan indique les modalités de prise en compte des contributions dans l'élaboration du projet. Le bilan de la concertation est synthétisé dans les paragraphes suivants.

9.2. Le déroulement et les modalités de la concertation

9.2.1. Les moyens déployés pour annoncer la concertation

Le déroulement et les modalités de la concertation ont fait l'objet d'une communication sur différents supports, de manière à assurer la publicité le plus large possible à cette démarche citoyenne visant tous les publics.



Un arrêté préfectoral, en date du 16 février 2022, a fixé les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation publique portant sur le projet du demi-diffuseur de Restigné. Cet arrêté était consultable sur le site de la préfecture d'Indre-et-Loire (www.indre-et-loire.gouv.fr) ainsi que sur le site du projet (www.A85restigne.fr).



Un communiqué de presse a été diffusé aux médias locaux le 17 février 2022. Une annonce a été diffusée sur Radio VINCI Autoroutes 107.7, dès le 21 février 2022.



Un site Internet www.A85restigne.fr permettait de consulter l'ensemble des documents d'information sur le projet, de retrouver les actualités de la concertation, les modalités d'information et de participation, et de télécharger le dossier de concertation.



Une page dédiée sur le site Internet de la préfecture (www.indre-et-loire.gouv.fr) présentait le projet et annonçait la concertation, ainsi que les modalités de participation.



Deux e-mailings ont été adressés à 10 067 usagers réguliers de l'A85, abonnés télépéage de VINCI Autoroutes, les 21 février 2022 et 18 mars 2022.



Une affiche A3 et des informations (visuels, articles) à destination des communes concernées ont été mises à disposition des mairies le 17 février 2022.



Un dépliant d'information avec lettre T, détaillant les modalités de concertation et présentant le projet a été distribué dans les boîtes aux lettres des habitants des communes de Restigné, Coteaux-sur-Loire, Benais, La Chapelle-sur-Loire (1 788 envois), afin de les informer de la tenue de la concertation et leur permettre de participer grâce au formulaire de la lettre T.



Quatre annonces de presse écrite ont été publiées dans le quotidien local de La Nouvelle République au cours des première et deuxième semaines de la concertation.



Une annonce presse web sous forme de bannière sur le site Internet de La Nouvelle République du 21 février au 25 mars 2022 (www.lanouvellerepublique.fr).



Cinquante spots radio sur France Bleu Touraine du 21 février au 10 mars 2022.

9.2.2. Les moyens d'information du public

Plusieurs outils de communication ont été mis en place afin d'annoncer les modalités de concertation publique réglementaire et contribuer à l'information régulière de tous les publics.



Le dossier de concertation a été mis à la disposition du public en mairies de Restigné, Coteaux-sur-Loire, Benais, La Chapelle-sur-Loire ainsi qu'au sein de la Communauté de Communes Touraine Ouest Val de Loire et sur l'Aire de services des Jardins de Villandry (sur l'autoroute A85). Il a également été mis en ligne sur le site www.A85restigne.fr.



Le site Internet du projet www.A85restigne.fr présentant le projet, précisant les dates de concertation publique, les modalités d'information et de participation, permettait de consulter/télécharger le dossier de concertation.



Un dépliant d'information avec lettre T présentant le projet, détaillant les modalités de la concertation et permettant de participer grâce au formulaire de la lettre T, qui a été :

- envoyé aux riverains des communes de Restigné, Coteaux-sur-Loire, Benais, La Chapelle-sur-Loire, par voie postale ;
- mis à disposition au sein de lieux d'exposition en mairies de Restigné, Coteaux-sur-Loire, Benais, La Chapelle-sur-Loire ainsi qu'à la Communauté de Communes Touraine Ouest Val de Loire et sur l'Aire de services des Jardins de Villandry (sur l'autoroute A85).



Une exposition permanente avec visuels d'exposition a été mise à la disposition des communes de Restigné, Coteaux-sur-Loire, Benais, La Chapelle-sur-Loire ainsi qu'à celle de la Communauté de Communes Touraine Ouest Val de Loire. Une exposition a également été installée sur l'aire de services des Jardins de Villandry sur l'autoroute A85.



La plaquette du projet a été mise à disposition en mairies de Restigné, Coteaux-sur-Loire, Benais, La Chapelle-sur-Loire ainsi qu'à la Communauté de Communes Touraine Ouest Val de Loire, la Maison des Vins de Bourgueil et sur l'Aire de services des Jardins de Villandry (sur l'autoroute A85). Elle a également été mise en ligne sur le site www.A85restigne.fr et partagée lors des moments d'accueil du public.



Les moments d'accueil du public, avec les équipes de VINCI Autoroutes et du Conseil Départemental d'Indre-et-Loire, ont été organisés :

- Jeudi 24 février 2022 de 8h30 à 12h00 | Mairie de Restigné ;
- Samedi 26 février 2022 de 8h30 à 12h00 | Mairie de Coteaux-sur-Loire ;
- Mardi 8 mars 2022 de 14h00 à 17h00 | Mairie de La Chapelle-sur-Loire ;
- Lundi 14 mars 2022 de 14h00 à 18h00 | Foyer rural de Benais.



Un courrier a été adressé aux principaux acteurs économiques du territoire afin de les inviter à participer à cette démarche d'échanges autour du projet. Le dossier de concertation, la plaquette, ainsi que le dépliant d'information avec lettre T étaient joints à ce courrier pour leur apporter toutes les informations nécessaires.

9.2.3. Les moyens de participer à la concertation

Afin de permettre à chacun de contribuer et donner son avis sur le projet du demi-diffuseur de Restigné, de favoriser les échanges avec les équipes de VINCI Autoroutes et du Conseil Départemental d'Indre-et-Loire, différentes modalités de participation ont été mises en œuvre. Toutes les personnes souhaitant s'exprimer et donner leur avis ont ainsi disposé de plusieurs moyens :



Le site Internet du projet (www.A85restigne.fr) permettait de consulter l'ensemble des documents d'information sur le projet, de retrouver les actualités de la concertation mais aussi de déposer son avis en ligne, via le formulaire de contribution en ligne - rubrique « Votre avis compte ! ».



Le registre papier présent dans les lieux d'expositions, au sein des mairies de Restigné, Coteaux-sur-Loire, Benais, La Chapelle-sur-Loire ainsi qu'à la Communauté de Communes Touraine Ouest Val de Loire.



Le formulaire lettre T du dépliant d'information permettait d'adresser sa contribution à l'équipe projet de VINCI Autoroutes durant toute la durée de la concertation. Il pouvait être déposé dans les urnes présentes sur les lieux d'exposition ou renvoyé par courrier grâce au pré-affranchissement.

Ce formulaire a été :

- distribué dans les boîtes aux lettres aux habitants des communes de Restigné, Coteaux-sur-Loire, Benais, La Chapelle-sur-Loire ;
- mis à la disposition des habitants dans les lieux d'exposition au sein des mairies de Restigné, Coteaux-sur-Loire, Benais, La Chapelle-sur-Loire ainsi qu'à la Communauté de Communes Touraine Ouest Val de Loire et sur l'Aire de services des Jardins de Villandry (sur l'autoroute A85).



Les adresses mails :

- du projet : A85restigne@vinci-autoroutes.com ;
- de la préfecture : pref-cp-a10-demi-echangeur-restigne@indre-et-loire.gouv.fr;



Les moments d'accueil du public avec les équipes de VINCI Autoroutes et du Département d'Indre-et-Loire, ont permis au public de poser des questions et d'échanger sur le projet.

9.3. Bilan quantitatif de la concertation

La concertation a suscité l'intérêt des riverains, des élus, des usagers de l'autoroute, ainsi que celui des acteurs économiques.

L'ensemble de ces publics a activement participé en utilisant les différents moyens d'expression mis à leur disposition.

Plusieurs habitants de Restigné, Coteaux-sur-Loire, Benais, La Chapelle-sur-Loire et des alentours sont venus rencontrer et échanger avec les équipes de VINCI Autoroutes lors des moments d'accueil.

Les participants se sont également saisis des autres moyens d'expression. Ainsi les contributions écrites via les lettres T, par mail ou via le site Internet, ont aussi été nombreuses.

Au total, 299 avis issus de 77 contributions ont été exprimés. 68,6% d'entre eux concernent les thèmes liés aux trois questions soumises à la concertation. Sur le site internet dédié, 1 986 pages ont été visitées par 462 visiteurs.



Pour mieux comprendre

Un participant est une personne qui a pris part à la concertation publique, en faisant la démarche de se rendre sur l'un des lieux d'exposition, de participer à un moment d'échange avec les services du Conseil Départemental d'Indre-et-Loire, de visiter le site www.A85restigne.fr ou d'envoyer une contribution par voie postale ou numérique aux différentes mairies concernées par le projet ou à la préfecture d'Indre-et-Loire. Pour autant, tous les participants à la concertation n'ont pas nécessairement émis de contribution.

Une contribution à la concertation est émise par un ou plusieurs participants (une famille, des voisins, un couple, une association, une entreprise) via les canaux mis à disposition : expositions, registres d'observation papier et électronique, mails, moments d'échange sur les lieux d'exposition, etc. Une contribution identique émise par un même participant via plusieurs canaux (un texte identique transmis par courriel et par courrier) est comptabilisée comme une seule contribution.

Un avis est une expression formulée sur un thème précis. Une contribution peut contenir un ou plusieurs avis (par exemple une contribution sur les 3 questions de la concertation représente 3 avis). Il est donc logique que le nombre d'avis soit supérieur au nombre de contributions.

9.4. Synthèse thématique des avis exprimés et réponse du maître d'ouvrage

9.4.1. Les questions soumises à la concertation

9.4.1.1. Question n°1 : Comment favoriser une insertion harmonieuse du projet dans son environnement ?

Avis exprimés

Les contributeurs souhaitent qu'une intégration maximale du demi-diffuseur de Restigné dans son environnement soit réalisée, notamment par :

- le respect de la biodiversité et la mise en place de mesures compensatoires ;
- la plantation et l'aménagement paysager ;
- le respect du cadre de vie des riverains (sécurité, nuisances sonores, mobilités).

Les avis exprimés portent également sur la valorisation de ce territoire du Bourgueillois, sur le choix de matériaux durables pour la réalisation d'un chantier « responsable » ainsi que sur le souhait d'avoir un aménagement esthétique. Certains soulignent tout de même la difficulté d'une insertion environnementale harmonieuse dans le cadre d'un tel projet.

Réponse du MOA

VINCI Autoroutes sera particulièrement attentif à ce sujet et préservera autant que possible le cadre de vie des riverains et la biodiversité. Un diagnostic écologique faune-flore complet a été réalisé sur une année entière et devrait être complété prochainement pour certaines espèces. Des associations environnementales locales sont également sollicitées dans le cadre du projet.

Les sujets concernant le cadre de vie, l'acoustique, la qualité de l'aire, la ressource en eau et le paysage feront l'objet d'échanges réguliers avec les riverains.

VINCI Autoroutes s'engage au-delà des démarches réglementaires en inscrivant le projet dans la certification HQE infrastructures durables et en cherchant des solutions pour réduire autant que possible les émissions de gaz à effet de serre du projet.

9.4.1.2. Question n°2 : Quelles sont vos attentes en termes de communication pendant les phases d'études et de travaux

Avis exprimés

Cette question sur la communication autour du projet est celle qui a suscité le plus grand nombre de réponses.

Les participants à la concertation souhaitent disposer d'informations régulières en amont du projet et surtout pendant la période de travaux et plus particulièrement sur l'avancement des travaux, la gêne au trafic, le planning des décisions et le coût de l'opération.

La majorité des avis souhaite une information communiquée par courriel ou encore lors de moments d'échanges et de rencontres avec les équipes de VINCI Autoroutes (démocratie participative, concertation, échanges, visites de chantier).

Réponse du MOA

VINCI Autoroutes précise qu'une communication spécifique sur le projet est déjà mise en place, via le site Internet du projet, www.A85restigne.fr, qui sera alimenté régulièrement. Par ailleurs, la communication étroite avec les élus, les collectivités et les services de l'État se poursuivra tout au long du projet.

En phase travaux, un dispositif d'information dédié sera mis en place pour communiquer sur l'avancement du chantier, les éventuelles fermetures ou déviations, et notamment sur les conditions de circulation. Cela passera par la mise à jour du site internet du projet, des échanges réguliers avec les communes, un journal de chantier, des messages sur les conditions de circulation, des visites de chantier et la diffusion d'informations via les médias.

9.4.1.3. Question n°3 : Quelle représentation du territoire envisageriez-vous sur le giratoire de sortie ?

Avis exprimés

Un aménagement paysager très naturel remporte la majorité des expressions avec des suggestions notamment portant sur la plantation d'arbres, le caractère rustique, facile d'entretien et peu coûteux.

Les personnes qui se sont exprimées sur l'objet emblématique du territoire proposent un objet du terroir viticole ou du patrimoine ligérien.

À propos de l'implantation d'une œuvre d'art sur le giratoire, une œuvre en lien avec la vigne, de l'art moderne ou une œuvre simple a été proposée.

Réponse du MOA

Avec les résultats de l'inventaire des espèces végétales et en concertation avec la mairie de Coteaux-sur-Loire, la CCTOVAL et le Conseil Départemental d'Indre-et-Loire (en charge de l'entretien de ce futur giratoire), une proposition d'aménagement paysager sera faite avec des espèces locales plantées sur le giratoire. VINCI Autoroutes se propose de co-construire cet aménagement paysager avec le public qui s'est exprimé sur cette question, à l'occasion d'un atelier participatif.

Le projet ayant évolué, le giratoire est remplacé par un carrefour en T. Cependant, la proposition de VINCI Autoroutes de co-construction au niveau du carrefour en T reste d'actualité.

9.4.2. Les autres thèmes abordés

9.4.2.1. L'utilité du projet

Avis exprimés

Quelques participants se sont directement exprimés sur l'utilité du projet.

Une partie d'entre eux considère que le projet est utile pour le territoire car il permet d'éviter les bords de Loire pour les riverains qui souhaitent se rendre à Tours, d'améliorer l'accès aux équipes de secours et de mieux desservir la zone.

D'autres remettent en cause l'utilité du projet par le nombre de sorties de l'autoroute A85 déjà existante sur le secteur considéré comme suffisant, par le trafic faible attendu et par le déficit d'exploitation.

Réponse du MOA

VINCI Autoroutes tient à souligner que le projet est soutenu par les collectivités et fait l'objet d'un co-financement public. Il répond à un besoin de mobilité et d'accès entre les territoires de la Touraine.

Concernant la localisation du futur demi-diffuseur, plusieurs études ont été menées pour identifier l'aménagement le plus pertinent au regard des objectifs du projet. Parmi les études menées, l'étude de trafic a conclu à une prévision de fréquentation de 1 640 véhicules/jours à l'horizon de la mise en service en 2026 et 2 050 véhicules/jour à l'horizon 2046.

9.4.2.2. La voirie locale

Avis exprimés

Certains avis soulèvent des questions sur l'aménagement et l'état de la circulation de la RD71 au sud de l'A85 en particulier pour le hameau des Trois Volets. D'autres avis portent sur le trafic de la rue de Touraine (RD35), dans la traversée du bourg d'Ingrandes-de-Touraine ainsi que sur l'aménagement de la rue du stade.

Réponse du MOA

Aucune indication relative à l'accès à ce demi-diffuseur n'est prévue afin de ne pas ramener de trafic supplémentaire sur la RD71 qui n'est pas dimensionnée pour accueillir une augmentation du trafic. L'accès à l'autoroute sera privilégié par les routes départementales dimensionnées en conséquence. Cette RD est interdite aux véhicules de plus de 7.5 tonnes, cette réglementation sera maintenue.

La RD35 dans la traversée de la commune d'Ingrandes-de-Touraine est dimensionnée pour accueillir le trafic attendu à la suite de l'ouverture du demi-diffuseur. Le Département, en collaboration avec la commune, sera attentif aux éventuelles évolutions du trafic. L'aménagement de la rue du stade relève de la responsabilité de la commune.

9.4.2.3. Le péage

Avis exprimés

Certains contributeurs se questionnent sur la justification du péage, la gratuité de la section et la fréquence des péages sur l'A85.

Réponse du MOA

Le demi-diffuseur de Restigné est situé sur une partie concédée à péage de l'A85. Les bretelles d'entrée et de sortie seront donc chacune équipée d'une gare de péage pour percevoir le coût du parcours des 17km entre Langeais est et le futur demi-diffuseur de Restigné. L'acquittement du péage est la contrepartie de l'usage de l'infrastructure autoroutière et des services associés. Pour les trajets réguliers domicile-travail, VINCI Autoroutes propose des tarifs préférentiels via l'abonnement Ulys télépéage.

9.4.2.4. Le coût du projet

Avis exprimés

Les avis formulés portant sur le coût du projet questionnent sur le bon usage de l'argent public pour la réalisation d'une telle infrastructure. Une suggestion est faite pour investir davantage sur d'autres projets de territoire de mobilités douces.

Réponse du MOA

Ce projet offre une opportunité de développement économique et touristique sur le territoire du Bourgueillois.

Dans le cadre d'éventuels projets de mobilités douces, portés à l'avenir par les collectivités locales, VINCI Autoroutes pourra étudier les propositions en lien avec le demi-diffuseur, comme la création d'un parking de covoiturage ou l'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques.

9.4.2.5. Le covoiturage

Avis exprimés

Parmi les avis reçus, certains expriment clairement le souhait de création d'un parking de covoiturage à proximité du demi-diffuseur, au niveau de la RD71 et accessible depuis le réseau extérieur.

Réponse du MOA

Sur son réseau autoroutier, plus de 36 parkings dédiés au covoiturage ont été créés ces dernières années, démontrant l'intérêt de VINCI Autoroutes dans ce domaine. Pour permettre de réaliser une telle infrastructure à proximité du demi-diffuseur de Restigné, diverses études vont être menées et présentées aux services de l'État, qui doit en valider l'opportunité. VINCI Autoroutes soutient cette opportunité et propose de défendre cette demande du territoire auprès des services de l'État.

9.4.2.6. L'aménagement de sortie du demi-diffuseur

Avis exprimés

Les expressions reçues portent sur la nécessité de la création d'un giratoire au niveau de la sortie du demi-diffuseur pour relier la RD71. Certaines propositions soulèvent l'idée de réaliser ce type d'aménagement à la jonction de la RD71 avec la rue de Touraine (RD35).

Réponse du MOA

La création du demi-diffuseur implique l'arrivée d'une voie supplémentaire au niveau de la RD71, qui croise déjà la rue du stade (à l'ouest) et une voie agricole (à l'est). La configuration future de cette zone comprendra donc 5 possibilités de direction et nécessite la création d'un giratoire telle que le prévoit la réglementation.

Le Conseil Départemental étudie actuellement, en fonction des études de trafic, les aménagements qui pourraient être rendus nécessaires en raison de la mise en service du demi-diffuseur.

9.4.2.7. Remarques autour du demi-diffuseur

Avis exprimés

Concernant les fonctionnalités du diffuseur, le public recommande de favoriser l'accès aux services de secours, de réaliser un diffuseur complet et d'adapter la longueur de la bretelle. Il recommande également de limiter les emprises foncières dans la conception du projet, notamment concernant la terre agricole.

Sur les mobilités douces, des avis ont exprimé le souhait de l'aménagement d'une piste cyclable sur la RD35, la RD71 et pour relier les quartiers de la commune de Coteaux-sur-Loire.

Des avis portent sur le choix du nom du demi-diffuseur de Restigné qui se situe sur la commune de Coteaux-sur-Loire.

Réponse du MOA

VINCI Autoroutes réalisera les études techniques de conception des bretelles dans le respect de la réglementation et s'attachera à se limiter aux emprises foncières nécessaires à la conception du projet.

Dans le cadre de projets des mobilités douces portés par le territoire, VINCI Autoroutes pourra étudier avec les collectivités locales la compatibilité du demi-diffuseur avec leurs propositions.

Enfin, VINCI Autoroutes rappelle que le projet du diffuseur de Restigné était inscrit dans le contrat de concession de l'autoroute A85 et situé initialement sur la commune de Restigné.

9.4.2.8. Les autres sujets

Avis exprimés

Des avis ont été émis à propos de l'A85 portant notamment sur la gêne liée aux travaux réguliers.

Des avis portent sur le projet du demi-diffuseur de Langeais nord. Le public recommande la création d'un diffuseur complet à Langeais, ou s'interroge sur le calendrier du projet.

Quelques avis critiquent les modalités de la concertation.

Réponse du MOA

VINCI Autoroutes a conscience que cette zone de l'autoroute A85 a régulièrement été en travaux jusqu'à mi-2021. Lors des travaux de construction du demi-diffuseur de Restigné (2024-2026), VINCI Autoroutes sera particulièrement attentive à limiter au maximum l'impact du chantier sur la circulation et s'attachera à communiquer largement auprès du territoire à ce sujet.

VINCI Autoroutes rappelle également que les modalités de concertation ainsi que les questions portées dans le cadre de cette procédure ont été validées par les collectivités locales, la Préfète d'Indre-et-Loire et ont fait l'objet d'un arrêté préfectoral.

Enfin, à propos du demi-diffuseur de Langeais nord, celui-ci est traité dans le cadre d'une autre procédure de concertation publique, qui se tient jusqu'au 31 mai 2022, donnant ainsi l'occasion à chacun de s'exprimer sur cet autre projet.