

Patrick DROUET

24, Voie Romaine d'ACQUEBOUILLE
45480 OUTARVILLE

☎: 09.75.42.37.96.

☎: 09.70.62.07.82.

✉: pdrouet.expert@wanadoo.fr

ENQUÊTES PUBLIQUES CONJOINTES LIÉES A LA CREATION D'UNE NOUVELLE RUE STRUCTURANTE POUR LE CENTRE DE SARAN :

- *Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux de réalisation d'une nouvelle rue structurante pour le centre de SARAN.*
- *Enquête parcellaire, en vue de l'identification des parcelles, la recherche des propriétaires, des titulaires de droit réel et autres intéressés.*

Enquêtes publiques du 2 au 23 décembre 2011.

Arrêté de Monsieur le Préfet du LOIRET du 15 novembre 2011.

Janvier 2012.

Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux de réalisation d'une nouvelle rue structurante pour le centre de SARAN.

Rapport d'enquête.

1) PRESENTATION DU PROJET ET DE L'ENQUETE.

2) ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE.

- 2.1) Mise en place.
- 2.2) Publicité.
- 2.3) Déroulement.

3) OBSERVATIONS DU PUBLIC.

- 3.1) Liste nominative des personnes physiques et morales ayant formulé des observations.
- 3.2) Liste des observations.

4) OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR.

- 4.1) Concernant le dossier soumis à l'enquête.
- 4.2) Concernant les observations du public.
- 4.3) Concernant le projet.

Conclusions du Commissaire Enquêteur.

RAPPORT D'ENQUÊTE.

1) PRÉSENTATION DU PROJET ET DE L'ENQUÊTE.

La ville de SARAN, située au nord de l'Agglomération Orléanaise est peuplée de plus de 15 000 habitants.

Son développement très important au cours des 3 dernières décennies s'est fait autour des pôles d'activités commerciaux, artisanales et industrielles et le long des voies de circulation structurantes.

Ce développement s'est fait notamment en continuité des zones bâties d'ORLEANS et FLEURY les AUBRAIS.

Cette croissance particulièrement forte s'est réalisée au détriment du centre bourg de la ville ; celui-ci regroupe autour d'une église, les services administratifs (mairie), une école, la bibliothèque municipale, quelques commerces et des services (banques et assurances).

L'habitat y est finalement peu dense, avec quelques immeubles le long de la rue du Bourg et de la Bertinerie et une zone pavillonnaire relativement diffuse.

Par ailleurs ce centre bourg ne peut se développer vers le Nord et l'Est du fait de la présence de zones boisées protégées ; au Sud, au-delà des commerces cités supra, et d'une grande propriété, une zone inconstructible, constituée en grande partie d'espaces verts et du lac de la Médecinerie ne permet pas le développement de l'habitat.

Le projet présenté à l'enquête consiste en la création d'une voie structurante qui partirait de la rue du Bourg, au niveau de la place de l'église, et rejoindrait l'ancienne route de Chartres ; ensuite le tracé proposé (non soumis à enquête publique) emprunterait la nouvelle rue Nicole Duclos et desservirait la zone du Bois Joly.

Il s'agit donc d'une création d'une voie, qualifiée de chaînon manquant entre le centre bourg et le Bois Joly.

Cette voirie se réalisera en faisant coexister 3 modes de déplacement : automobile, cycles et piétons.

En parallèle à ce projet soumis à enquête publique, la commune densifie le centre bourg en confiant à un maître d'ouvrage privé la réalisation d'immeubles voués à des commerces et des logements ; ces immeubles seraient implantés à l'entrée de cette nouvelle voirie.

Il convient d'ajouter que la nouvelle voie desservira une résidence pour Seniors, à l'Ouest du cimetière.

Cette création de voirie communale impose une enquête publique dans la mesure où le projet s'accompagne d'expropriation ; à ce titre, la notion d'utilité publique doit être avérée pour que le projet se réalise ; ce dernier est donc soumis à la population.

Cette enquête publique s'inscrit dans le cadre juridique défini par les articles :

- Du Code de l'Environnement.
- Du Code de la Voirie Routière.

La présente enquête d'utilité publique est complétée par une enquête parcellaire, puisque la création d'une voirie aura pour conséquence l'expropriation de parcelles ou parties de parcelles sur lesquelles le projet foncier portera.

L'enquête parcellaire sera traitée dans un rapport séparé.

Les pièces suivantes du dossier ont été mises à la disposition du public, aux heures habituelles d'ouverture de la mairie de SARAN :

- Le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique comprenant :
 - Le plan de situation,
 - La notice explicative,
 - Le plan général des travaux,
 - Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants,
 - L'appréciation sommaire des dépenses.

Séparé du dossier DUP, le dossier d'enquête parcellaire.

- Le dossier administratif, constitué de l'extrait du registre des délibérations du conseil municipal de SARAN demandant à Monsieur le Préfet de la Région CENTRE, Préfet du LOIRET de bien vouloir prescrire l'ouverture des enquêtes conjointes évoquées supra.
- Le registre d'enquête publique, parafé par le soussigné Commissaire Enquêteur et ouvert par Monsieur FROMENTIN, premier adjoint au Maire de SARAN.

2) ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE.

2.1) Mise en place.

Monsieur le Préfet de la Région CENTRE, Préfet du LOIRET, a sollicité la nomination d'un Commissaire Enquêteur pour conduire les enquêtes publiques conjointes auprès de Madame le Président du Tribunal Administratif d'ORLEANS.

Le Commissaire Enquêteur a été désigné par décision du Tribunal Administratif n° **E11000297/45 du 4 novembre 2011.**

Le 15 novembre 2011, M. Préfet de la Région CENTRE, Préfet du LOIRET a pris un arrêté prescrivant l'ouverture d'une enquête publique.

Celui-ci précise :

- L'objet des enquêtes publiques.
- Les dates d'ouverture et de clôture de l'enquête publique.

- Le lieu où les pièces du dossier seront mises à disposition du public et les heures de consultation en mairie ainsi que moyens de formuler ses observations.
- Le nom du Commissaire Enquêteur et les jours et heures de permanence en mairie de SARAN.
- Le lieu où les informations relatives au dossier sont disponibles (SARAN).
- La position de M. le Préfet à l'issue de l'enquête.
- Les lieux et la durée de consultation du rapport et des conclusions du Commissaire Enquêteur, après la fin des enquêtes.

Préalablement à l'enquête, j'ai rencontré :

- Le 17 novembre 2011, Mme Françoise SORESSI, en charge du dossier à la Préfecture du LOIRET (Direction Départementale des Collectivités locales et de l'Aménagement, Bureau de l'Aménagement et de l'Urbanisme) ; lors de cette visite, j'ai parafé les différents documents mis à l'enquête publique ainsi que les registres d'enquête.
- Le 18 novembre 2011, Mme le Maire de SARAN, Mme Maryvonne HAUTIN, ainsi que Mme Gyslaine POCHARD, Directrice du service de l'Aménagement et son adjointe Mme Hélène BERGEOT.
Cette réunion avait pour objet de discuter du projet soumis à enquête et de reconnaître le tracé de la future voirie.

Ce même jour, j'ai vérifié l'affichage en mairie et sur le lieu du projet (rue du Bourg).

A l'issue de l'enquête, et après dépouillement des observations, j'ai rencontré :

- Le 3 janvier 2012, Mme le Maire de SARAN, M. FROMENTIN, Mme POCHARD et Mme BERGEOT.
Cette réunion avait pour objet de remettre l'ensemble des observations du public, classées par thème, et les questions du Commissaire Enquêteur.
Il a été demandé à Mme le Maire d'exposer par écrit son avis sur ces observations.

2.2) Publicité.

La publicité de l'enquête a été assurée :

- Par affichage dans le hall d'entrée de la Mairie (ouvert en permanence au public) et sur le lieu du futur projet.
- Sur le site internet de la ville de SARAN : ville-saran.fr.
- par voie de presse à la rubrique "Annonces Légales", dans les journaux suivants :
 - La République du Centre des 24 novembre et 8 décembre 2011,
 - Le Journal de Gien des 24 novembre et 8 décembre 2011.

De plus, de nombreuses réunions d'information ont été mises en place par la municipalité SARAN pour expliquer la nature du projet ; la dernière datant du 15 novembre 2011 et rassemblant environ 250 personnes.

Au vu de ces précisions, nous pouvons considérer que l'information du public a été correcte.

2.3) Déroulement.

L'enquête publique s'est régulièrement déroulée du **vendredi 2 décembre 2011 au vendredi 23 décembre 2011 inclus**, soit 22 jours consécutifs ; il n'y a eu aucun incident de nature à perturber cette enquête.

J'ai tenu les permanences, en mairie de SARAN :

- Le vendredi 2 décembre 2011 de 9 heures à 12 heures.
- Le samedi 10 décembre 2011 de 9 heures à 12 heures.
- Le vendredi 23 décembre 2011 de 13 heures à 16 heures.

Lors de chaque permanence, la vérification de l'affichage a été systématique en mairie de SARAN et sur les lieux du projet.

A l'issue de l'enquête publique, Mme le Maire de SARAN m'a envoyé, signés :

- Le certificat attestant de l'affichage de l'avis d'enquête.
- Le certificat constatant le dépôt en mairie du dossier d'enquête.

J'ai clos à réception le registre d'enquête.

Au vu des différents points présentés ci-dessus, et par comparaison avec les dispositions prévues par l'arrêté de M. le Préfet du LOIRET prescrivant l'ouverture de cette enquête publique, il nous apparaît que la procédure a été respectée.

3) OBSERVATIONS DU PUBLIC.

Durant les 3 permanences tenues en mairie, une quinzaine de personnes s'est rendue aux permanences, prendre connaissance du projet, poser des questions, faire des observations orales et les formaliser sur les registres d'enquête.

Compte tenu du nombre d'observations, et bien qu'aucune statistique précise n'ait été tenue par les services de la mairie de SARAN, il est vraisemblable qu'une trentaine de personnes se soit déplacée en dehors des permanences du Commissaire Enquêteur.

Cette enquête, au vu des visites et du nombre d'observations, n'a pas réellement passionné les citoyens de SARAN.

En effet, seuls 0,2% environ se sont déplacés et ont émis des observations ; d'ailleurs on relève de nombreuses observations n'émanant pas de saranais.

La mobilisation est plutôt faible mais est représentative de ce qui est constaté dans bon nombre d'enquêtes publiques, notamment lorsque le projet n'impacte pas de façon directe la propriété.

On notera également que la grande majorité des personnes reçues lors des permanences semblaient approuver le principe d'une voirie nouvelle, mais avec beaucoup de réserves et d'oppositions sur sa configuration et son impact sur les propriétés riveraines (cf. § ci-dessous).

Il a été recensé **trente deux observations et deux observations sur le registre enquête parcellaire**, consignées sur le registre d'enquête publique ou déposées ou envoyées sous forme de lettre en mairie, et enregistrées dans les délais appropriés.

Les deux observations consignées sur le registre d'enquête publique « Parcellaire » traitent de l'évaluation du prix du terrain ; elles ont donc été intégrées dans la liste des observations concernant l'enquête « DUP ».

3.1) Liste nominative des personnes physiques et morales ayant formulé des observations.

En cas de lecture difficile du nom, un ? a été inscrit.

- 1 : M. et Mme VIVANT.**
- 2 : M. ou Mme DEVILLE.**
- 3 : M. Jean Paul VANNEAU.**
- 4 : M. Michel ISAMBERT.**
- 5 : M. Sébastien LAVALLIERS (?).**
- 6 : M. François CRIBIER.**
- 7 : M. Emmanuel DEWEER à SARAN.**
- 8 : M. Claude PAULIN.**
- 9 : Mme Françoise PAULIN.**
- 10 : M. Alexis BOCHE à SARAN.**
- 11°: Mme Paulette SIGEL à SARAN**
- 12°: Mme Françoise BEGOUT à SARAN.**
- 13°: Mme Elisabeth PORTHULT – Indivision MORIZE à SARAN.**
- 14°: M. Gérard VESQUES à SARAN.**
- 15°: Mme Sophie TEMPLIES à SARAN.**
- 16°: M. Jean-Pierre MASSON à ORLEANS.**
- 17°: M. et Mme PALMADE à SARAN.**
- 18°: M. GOUNELLE à SARAN.**
- 19°: Mme Yvonne DAROUSSIN SAFFON à SAINT JEAN LE BLANC.**
- 20°: M. Daniel TOURNEZ à SARAN.**
- 21°: M. Bertrand OLLAGNON à SAINT DENIS EN VAL.**
- 22°: M. Michel GUERIN, Maire honoraire de SARAN, Conseiller Général Canton INGRE, Conseiller municipal de SARAN.**
- 23°: M. Thomas CHRETIEN à ORLEANS.**
- 24°: M. Pascal VEAULIN à BEAUCHAMP SUR HUILLARD.**
- 25°: M. Alexandre PORTHULT à SARAN.**
- 26°: M. le Président de AGRICULTURES & TERRITOIRES, CHAMBRE D'AGRICULTURE DU LOIRET à ORLEANS.**

27°: Mme Marie Agnès FOUCHEZ, représentante de la CONFEDERATION PAYSANNE DU LOIRET à SAINT JEAN DE LA RUELLE.

28°: M. Alexandre PORTHAULT à SARAN (document annexé).

29°: M. Olivier FREZOT, Conseiller Régional, Conseiller municipal de SARAN.

30 : Melle BROSSET à ORLEANS.

31 : M. Francis FLEURY à SARAN.

32 : M. Rémi PEREZ LOPEZ à La CHAPELLE SAINT ETIENNE.

1 bis : M. Antoine RUSSO à SARAN.

2 bis : M. Alexandre PORTHEAULT à SARAN.

3.2) Liste des observations.

Compte tenu du nombre d'observations, de la teneur de chacune d'elles qui aborde plusieurs thèmes à la fois, et pour une meilleure lisibilité du document et un meilleur traitement de chaque observation, il a été dressé un tableau récapitulatif par type d'observation déposée sur le registre (à droite du tableau, le n° de l'observation comme défini supra) :

<u>APPROBATION PROJET :</u>	3-10-22
<u>POUR PROJET VOIE NOUVELLE PRIVILEGIANT LES MODES DOUX DE DEPLACEMENTS :</u>	2-3-4-5-7-16-18-19-25-30
<u>POUR PROJET VOIE NOUVELLE PERMETTANT LA MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE NATUREL :</u>	3-7-10
<u>CONTRE PROJET OU RESERVES IMPORTANTES ENVERS CELUI-CI : contestation de l'intérêt général du projet, voie non indispensable, projet précipité...</u>	5-11-14-15-17-18-20-23-25-29-30-32
<u>PRESERVATION ACTIVITEE AGRICOLE SOUHAITEE : conservation espace agricole souhaitée, pas de réduction de surface agricole, rentabilité à préserver, intérêt environnemental, éducatif...</u>	4-5-6-7-11-12-16-19-20-21-23-24-25-26-27-29-30-32
<u>SURFACE PRELEVEE SUR PARTICULIER TROP IMPORTANTE :</u>	11-12-25
<u>PROJET ENTRAINANT DES NUISANCES : pollution, bruit...</u>	1-5-7-9-18-21-24-25-30
<u>PROJET PORTANT ATTEINTE A L'ENVIRONNEMENT NATUREL :</u>	5-7-14-21-23-25-32
<u>PROJET PORTANT ATTEINTE A LA COULEE VERTE :</u>	4-5
<u>COÛT DU PROJET TROP IMPORTANT :</u>	4-5-8-9-17-30-31
<u>PROJET DE VOIRIE ROUTIERE MASQUANT UN PROJET IMMOBILIER (CONTESTE) :</u>	4-17-20-25-30-32
<u>PROJET PRIVILEGIANT TROP LA VOITURE :</u>	5-25-30

<u>VOIE SANS INTERET POUR RACCOURCIR TRAJET :</u>	4
<u>PROJET ROUTIER ENTRAINANT DES RISQUES D'ÉCOULEMENT DES EAUX : goudronnage compliquant l'écoulement des eaux et inondant la parcelle PORTHAULT-MORIZE :</u>	13-25-30
<u>MANQUE DE CONTINUITÉ DU PROJET (voirie routière)</u>	20-25
<u>ABSENCE D'ÉTUDE SUR CIRCULATION AUTRES VOIES : (Nicole Duclos, Allée de la Guignace, rue du Bourg)</u>	14-29-31-32
<u>AMENAGER LA RUE DU BOURG ET AMELIORER LA CIRCULATION SUR CETTE VOIE :</u>	9-17-29
<u>PROJET NON MODIFIE MALGRE LES REUNIONS DE CONCERTATION PREALABLES :</u>	17
<u>INFORMATION IMPRECISE SUR TRAVAUX :</u>	14
<u>PROJET IMMOBILIER : à revoir, aménagement d'un espace piétonnier significatif, implantation des immeubles et taille (hauteur) à revoir</u>	2-15-18-25-31
<u>ENGAGEMENT NON RESPECTE DE LA VILLE DE SARAN VIS A VIS DE LA FAMILLE PORTHAULT – MORIZE :</u>	25-28-30
<u>SOUHAIT D'UNE VOIE MOINS LARGE :</u>	4-5-6-8-9-13-14-15-25-26-29-31
<u>SOUHAIT D'UN SENS UNIQUE :</u>	1-8-15-17-25-31
<u>RECHERCHE D'UN COMPROMIS POUR TROUVER UNE SOLUTION : médiation, recherche d'un climat apaisé</u>	6-29
<u>PAS D'ACCORD SUR MONTANT INDEMNISATION :</u>	1bis-2bis

Par ailleurs, à l'issue de l'enquête publique, le 3 janvier 2012, plusieurs questions ont été soumises à Mme le Maire de SARAN par le soussigné Commissaire Enquêteur.

4) OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR.

4.1) Concernant le dossier soumis à l'enquête.

Les documents présentés à l'enquête sont concis et parfaitement explicites.

Ces documents présentés à l'enquête répondent donc aux obligations ; toutefois, leur lisibilité aurait pu être améliorée, par l'exposition de plans ou cartes à une échelle plus appropriée (exposition pleine page plutôt que ½ page) ; le plan général des travaux représentant

le tracé de la voirie ne mentionne pas la rue du Bourg, ni la rue Nicole Duclos, ce qui restreint le champ de perspective du projet par rapport au centre bourg et au quartier du Bois Joly.

La carte de zonage exposée au § 3.3 de la notice explicative n'est pas assez agrandie et ne mentionne pas toutes les zones (manque la zone 1Nad).

En conséquence, pour faciliter la présentation du projet et des travaux prévus, nous avons présenté durant toute l'enquête publique un autre plan de plus grande dimension, fourni par les services techniques de la ville de SARAN, où figuraient également les implantations immobilières évoquées précédemment : bâtiments en face du square Michel Lepage et résidence pour seniors.

4.2) Concernant les observations.

Suite aux observations portées par le public et à la réunion du 3 janvier 2012, le maître d'ouvrage, par l'intermédiaire de M. FROMENTIN, 1^{er} adjoint au maire, a fait connaître sa position sur chaque thème ou groupe de thèmes traités ; celle-ci **est reprise** ci-dessous **in extenso**, par thème comme présenté au § 3.2, et **en caractère gras**.

A la suite de chacune de ces réponses, le soussigné Commissaire Enquêteur a apporté son avis, s'il le juge nécessaire.

Pour faciliter la lecture, l'avis du Commissaire Enquêteur a été inscrit en italique.

APPROBATION PROJET :

Sans commentaire.

POUR PROJET VOIE NOUVELLE PRIVILEGIANT LES MODES DOUX DE DEPLACEMENTS :

Sans commentaire.

POUR PROJET VOIE NOUVELLE PERMETTANT LA MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE NATUREL :

Sans commentaire.

CONTRE PROJET OU RESERVES IMPORTANTES ENVERS CELUI-CI : contestation de l'intérêt général du projet, voie non indispensable, projet précipité... :

L'un des choix fondamentaux d'aménagement de Saran repose sur la structuration du centre ville d'une commune dont la population, de plus de 15 000 habitants, ne cesse d'augmenter. Cette organisation de l'espace repose autant sur la réalisation d'équipements que sur leurs modalités d'accès et d'usage, au regard des critères de développement durable dont notamment la lutte contre l'étalement urbain.

Ces caractéristiques, développées dans le rapport de présentation de l'enquête, confèrent donc un intérêt général à la restructuration du centre et par voie de conséquence aux éléments qui la composent et qui en permettent la mise en œuvre.

Actuellement, pour relier les deux pôles majeurs de vie sociale de la commune il n'existe que la rue du bourg et la rue de la Montjoie. Cette dernière est une route départementale appartenant au domaine public du Conseil Général, qui lui confère en premier lieu un rôle de transit.

De fait, cet axe est-ouest supporte un trafic automobile journalier important (environ 6 000 véhicules/jour pour la rue du Bourg et 3 200 pour la rue de la Montjoie), centré sur les heures de pointe (matin, midi et soir), additionnant transit et desserte des équipements communaux et de quartier.

Un remaniement d'une partie de la voie communale du bourg a déjà été opéré à l'occasion de la réalisation de l'opération "Bertinerie" dans les années 1990. Des îlots entiers d'espaces, compris dans le centre ville, ont été désenclavés et de l'espace public a été redonné aux piétons. Mais l'opération s'est réalisée au prix d'achat amiable et d'expropriation des propriétés bâties qui bordaient de façon continue cet axe.

En conséquence, pour des raisons évidentes de coût et sans même évoquer les problèmes liés à la domanialité et aux fonctions de transit qui perdurent, il n'est pas envisageable de prolonger les remaniements. En effet, avec un tel trafic et considérant la configuration en lignes droites de ces deux voies, une piste cyclable séparée de la chaussée, et des trottoirs larges seraient nécessaires. Or, le foncier disponible sans exproprier des parcelles bâties, la nécessité de conserver des stationnements longitudinaux et le surdimensionnement de la chaussée pour le passage des bus, rendent ces aménagements impossibles. En l'état, la rue du Bourg et la rue de la Montjoie n'agissent pas comme un vecteur cristallisant le lien entre les deux pôles, dans l'esprit de la population saranaise.

Depuis les années 90, la réflexion a mûri et l'expérience de la Bertinerie, première étape dans la restructuration du centre, a permis de réorienter la structuration du centre ville à travers le projet actuel. Financièrement plus réaliste, il permettra une mise en œuvre effective de cette structuration. Il n'y a donc aucun caractère de précipitation dans le projet.

Cette voie prend « toute son utilité » parce que 2 projets immobiliers voient le jour (bâtiments commerciaux et résidentiels rue du Bourg, au départ de la future voirie) ou se concrétisent (résidence pour seniors). D'autre part, les orientations en matière urbanistiques seront respectées puisque ces projets ne relèvent pas de l'étalement urbain.

PRESERVATION ACTIVITEE AGRICOLE SOUHAITEE : conservation espace agricole souhaitée, pas de réduction de surface agricole, rentabilité à préserver, intérêt environnemental, éducatif... :

Selon certaines observations recueillies lors de l'enquête publique, la voie nouvelle *remettrait en cause le projet d'installation d'un jeune agriculteur*. Je tiens à vous rappeler que la propriété d'Alexandre Porthault, d'une superficie de 4 467m², est située sur 3 zonages du POS qui destinent ses terrains soit à l'urbanisation à cours terme (UB), soit à moyen terme (1NA), soit à la préservation en tant qu'espace vert (1NAd également servitude d'emplacement réservé n°20). Ces zonages existent depuis plus de 20 ans et ont été définis avec l'accord du propriétaire (M Albert Morize, grand-père du postulant agriculteur) pour laisser une partie constructible tout en préservant l'intérêt paysager de ces terrains.

La surface qui est impactée par le tracé de la voie, d'une superficie de 566 m², ne touche que la zone UB, dont l'affectation est l'urbanisation. En conséquence il ne peut y avoir atteinte à l'activité agricole puisque à notre connaissance cette activité n'est pas

installée et qu'elle ne pourra pas y être autorisée au vu de la réglementation publique existante depuis plus de 20 ans.

Consciente toutefois de l'intérêt environnemental et éducatif d'une installation de maraîchage biologique, la ville a toujours affirmé son intérêt pour cette initiative, notamment en donnant gracieusement à M. Porthault Alexandre, qui a accepté, les anciennes serres de production de ses services espaces verts (100 m²).

La divergence porte donc sur le lieu d'une telle implantation. En effet, au-delà de la réglementation du POS, les terrains disponibles sur le lieu-dit la Guignace, s'ils constituent une richesse paysagère, sont assez peu étendus au regard des besoins d'une exploitation. Leur composition argileuse leur confère des qualités agronomiques relativement faibles. Par ailleurs, une activité agricole en pleine zone urbaine va à l'encontre de tout bon sens quant à la gestion économe du territoire. Permettre à une ferme, comme il est suggéré dans certaines observations, de s'installer en centre-ville équivaldrait, dans le cas présent, à reléguer les habitations en périphérie, loin des équipements et ainsi favoriser l'étalement urbain.

La commune de Saran, forte de ses 1965 hectares, possède dans la périphérie de son territoire des espaces parfaitement conçus pour ce type d'activité (anciennes terres agricoles en cours d'enfrichement). Tant le POS que le SCOT en préservent l'affectation comme poumon vert.

La ville de Saran est prête à étudier des propositions (échange, location de terre lui appartenant dans ce secteur, appui de projet avec la SAFER) pour que cette activité de maraîchage biologique puisse voir le jour en toute sérénité.

Ce point avait cristallisé l'attention de beaucoup de personnes venues lors des permanences ; ces dernières se sont largement exprimées sur ce sujet, notamment le Président de la Chambre d'Agriculture du LOIRET et la représentante du syndicat agricole Confédération Paysanne.

Nous notons que les règlements respectifs des zones UB et INAd, zones qui n'ont effectivement pas vocation agricole, permettent, pour la zone UB, la construction d'annexes, telles serres et abris de jardins, et pour la zone INAd, les constructions et installations nécessaires à l'exploitation et à l'entretien de jardins....ainsi que la construction d'abris pour chevaux et autres animaux (3 x 20m² maximum par unité foncière).

Nous soulignons que la production sous serres, également envisagée par M. PORTHAULT peut être conduite en « hors sol » moins dépendante de la qualité des sols.

La proposition de la ville de SARAN de mettre à disposition des terrains est très positive et résoudrait le problème de la perte de terrains liée à l'expropriation touchant principalement M. PORTHAULT.

SURFACE PRELEVEE SUR PARTICULIER TROP IMPORTANTE :

D'après les observations transcrites dans le registre et les pièces annexes, la surface prélevée à M Porthault et sa famille, n'apparaît importante qu'au regard de son projet de maraîchage biologique. C'est pourquoi la réponse à cette observation est à rapprocher du paragraphe concernant le projet de M Porthault.

En outre, la surface qui serait prélevée aux consorts Morize-Porthault, c'est à dire 672m², ne représente que 7% de l'emprise totale du projet dont la ville de Saran a la maîtrise foncière de près de 90%.

PROJET ENTRAINANT DES NUISANCES : pollution, bruit... :

La voie projetée s'implante dans un milieu urbain et dans le périmètre du centre-ville de Saran où *bruit et pollution* existent actuellement ni plus ni moins que dans tout espace urbain. La voie nouvelle n'augmentera pas le trafic automobile, elle ne générera donc pas de pollution supplémentaire. Au pire elle la diluera dans un espace plus large. Au mieux elle la fera diminuer en offrant des possibilités de déplacements douces, nouvelles et dans un environnement plaisant et sécurisé ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

Cette réponse amène la précision suivante : la création de 2 pôles d'activités ou résidentiels concomitants à la création de la voirie entraînera obligatoirement un flux supplémentaire de véhicules de personnes qui iront au centre pour seniors et habiteront au futur centre résidentiel.

Cependant cette augmentation de circulation est liée à la croissance de la population et au développement urbain du centre bourg, ce qui semble est parfaitement logique.

PROJET PORTANT ATTEINTE A L'ENVIRONNEMENT NATUREL ET A LA COULEE VERTE :

La coulée verte, et l'environnement naturel qui lui est lié, restent protégés. En effet, l'emplacement réservé "espace vert de la Guignace" n° 20, qui est le prolongement de la coulée verte, initiée plus au Nord par le bois du Sauceux, n'est pas impacté par la voie ni l'urbanisation qu'elle structure. La zone concernée est déjà encadrée fortement sur son front Nord, Sud et Est par du bâti.

Le projet ne remet pas en cause la coulée verte car il lui reste tangent. En revanche, il ouvre au regard l'espace qui la compose et en augmente l'accessibilité pour le plus grand nombre dont les habitants et usagers du centre ville et non plus uniquement pour les seuls habitants riverains de l'espace.

Le développement durable suppose un équilibre entre trois piliers: social, écologique et économique. C'est pourquoi le projet s'intègre dans une démarche de développement durable en préservant une zone naturelle et en dédiant une partie du cœur d'îlot, composé de parcelles urbaines, à la fonction la plus consommatrice d'équipements : l'habitat.

COÛT DU PROJET TROP IMPORTANT :

Il est important de préciser que l'estimation sommaire des dépenses, présente dans le dossier d'enquête, concerne uniquement le coût du foncier et des travaux réalisés sur l'emprise du projet de rue.

Son financement sera assuré par la vente de terrains à bâtir issus d'un lotissement à maîtrise d'ouvrage communal qui est connexe au projet de voie.

C'est pourquoi, le coût affiché ne représente pas la charge financière qui sera supportée par la collectivité.

Le maître d'ouvrage aurait pu préciser le coût réellement supporté par la ville, qui serait en fait représenté par les acquisitions foncières.

PROJET DE VOIRIE ROUTIERE MASQUANT UN PROJET IMMOBILIER (CONTESTE) :

Concomitante à la création de la voie, la densification du bourg initiée dans les années 90 se poursuit. Des projets, à maîtrise d'ouvrage privée, voient le jour sur différents espaces du centre ville dont celui du bourg sud. Ce dernier projet a évidemment et heureusement pris en compte les projets de la ville pour assurer une cohérence de fonctionnement à l'ensemble de l'espace. Cependant, l'aménagement soumis à enquête n'est pas nécessité par les constructions privées mais par la structuration de l'espace du centre ville.

La réalisation des projets privés est indépendante de la réalisation de l'infrastructure publique et inversement. Toutefois, si celle-ci ne devait pas voir le jour la structuration de l'espace privé bourg sud en serait complètement modifié. La desserte des terrains ne seraient assurée qu'à partir des voies existantes. Le cœur d'îlot resterait donc dans son état d'enclavement.

Bien que ce soit hors sujet, les personnes qui se sont exprimées sur ce thème ont souhaité que la hauteur des constructions ne dépasse pas une hauteur de 3 étages, comme cela aurait été annoncé initialement.

PROJET PRIVILEGIANT TROP LA VOITURE :

L'objectif n'est pas de créer un boulevard ou un axe majeur de la circulation automobile Saranaise mais bien une "rue" structurante avec toute les fonctions qu'offrent communément la rue. La colonne vertébrale en est un cheminement végétalisé piéton et cycliste qui y occupe plus de la moitié de l'emprise. L'automobile y est associée comme un élément, aujourd'hui incontournable, complémentaire aux déplacements doux, et inhérent de la vie quotidienne d'usagers vivants à proximité d'une ville intermédiaire telle qu'Orléans. Par ailleurs, la restriction pour certains types de circulation en font des lieux confidentiels que seuls les « initiés » connaissent et utilisent.

Enfin, les élus connaissent la faillite de tous les cheminements piétons isolés dont très vite leurs riverains demandent la fermeture pour cause de sentiment d'insécurité et dont les usagers s'éloignent pour les mêmes raisons. Cela a été le cas du cheminement piéton existant en continuité de l'allée du bourg.

Le rôle d'une collectivité n'est pas de privilégier les modes de transports doux au détriment d'une population qui ne peut pas ou n'a pas choisi de se déplacer ainsi. C'est pourquoi cette voie par son aménagement comportant de vraies pistes cyclables peut initier des changements de comportement.

D'un point de vue global, les modes de déplacements doux ne sont guère favorisés dans l'agglomération orléanaise ; les habitudes de déplacement privilégient donc l'usage automobile.

De nouvelles habitudes se prendront avec le développement de certains modes de transports en commun, la création de pistes cyclables dans de nouveaux quartiers, la hausse du coût des carburants....A ce titre, le type de voirie partagée proposée par le projet répond aux objectifs de développement durable.

A défaut de favoriser la voiture dans le projet, il conviendra d'en contrôler le fonctionnement dans cette future rue : le tracé sinueux n'autorisera pas de vitesse excessive ; toutefois, il sera recommandé de limiter celle-ci à 30km/h et de mettre en place des plateaux traversants au niveau des intersections et des passages piétons, ainsi qu'aux croisements de cette nouvelle voie avec la rue du Bourg et l'Ancienne route de Chartres, comme le projet les prévoient.

VOIE SANS INTERET POUR RACCOURCIR TRAJET :

L'intérêt du projet n'a jamais été présenté comme étant celui de raccourcir les trajets entre le Bourg et le Bois Joly. Du fait de l'alternative de cheminement entre ces 2 pôles qu'il propose, il réside :

- dans la possibilité d'un usage démultiplié de l'espace public (déplacement, rencontre, vie sociale, promenade...),
- dans l'offre d'une accessibilité directe à un environnement de qualité qu'est le parc de "La Médecinerie" situé à 300 m de secteur d'habitat collectif,
- dans la modification de la perception géographique du centre ville pour les Saranais et par delà la diversification de l'usage de cet espace.

En ce qui concerne les modes de transports doux, l'itinéraire proposé est continu. Il permet ainsi d'éviter les arrêts et donc de faciliter le déplacement.

PROJET ROUTIER ENTRAINANT DES RISQUES D'ÉCOULEMENT DES EAUX : goudronnage compliquant l'écoulement des eaux et inondant la parcelle PORTHAULT- MORIZE :

L'imperméabilité des sols du secteur de la Guignace et de Saran en général est un fait connu des techniciens de la ville de Saran. Lors de l'étude du système d'assainissement en eaux pluviales, ces éléments ont été pris en compte : des canalisations et un bassin assureront le stockage de l'eau de pluie.

Ceci est une évidence : nul fonds ne doit recevoir les eaux d'écoulement résultant de l'action de l'homme ; les fonds riverains de cette future voirie ne devront pas supporter les écoulements des eaux provenant de celle-ci.

De même les travaux de réalisation de la voirie, à l'approche des propriétés de tiers, ne devront pas perturber ou modifier l'écoulement naturel des eaux et les entraîner vers ces propriétés.

MANQUE DE CONTINUITÉ DU PROJET (voirie routière) :

Ainsi qu'il l'a été évoqué dans le dossier et les réunions publiques, le projet de rue soumis à enquête s'inscrit dans une réflexion d'urbanisme plus large qui a guidé les choix de composition de certaines opérations, dont le lotissement Nicole Duclos, ainsi que de densification de certains secteurs du centre (nouveau collectif Montjoie (GMF), opération groupée "coin de Saran").

Le tronçon objet de l'enquête est le dernier maillon d'un parcours déjà réalisé pour plus de la moitié. Son emprise foncière est propriété de la ville à 90 %. Il reste donc à acquérir ces 10 % qui permettront une continuité effective du parcours support de la centralité en tant que lien à vocation multiple entre les 2 pôles majeurs de la vie sociale communale.

ABSENCE D'ÉTUDE SUR CIRCULATION AUTRES VOIES : (Nicole Duclos, Allée de la Guignace, rue du Bourg) :

Je prends en note cette observation, il est vrai que des informations complémentaires peuvent amener plus de compréhension.

Des études de circulations existent, des comptages sont réalisés ponctuellement sur la rue du Bourg et la rue de la Montjoie par l'AGGLO.

Cependant, le but de la voie nouvelle n'est pas de répondre à des difficultés de la circulation automobile en fournissant une déviation-raccourcie pour désengorger la rue du bourg et de la Montjoie. L'objectif est de répondre à la difficulté d'instaurer un espace de vie sociale agréable et diversifié, support de centralité, le long d'une "route", pour partie départementale, servant d'axe de transit.

Il nous a semblé accessoire, compte tenu de l'expérience qu'en a tout saranais fréquentant régulièrement le bourg depuis plusieurs années, d'étayer, entre autre, la sensation désagréable de prendre un verre au bord d'une route départementale, par des éléments chiffrés sur la circulation des voies environnantes qui ne parlent souvent qu'aux spécialistes (3 000 véhicules/ jour pouvant aux uns paraître beaucoup aux autres peu) et nécessitent un affinage dans la durée (3 000 véhicules/ jour pendant une heure ou étalés sur 15 heures).

AMENAGER LA RUE DU BOURG ET AMELIORER LA CIRCULATION SUR CETTE VOIE :

La réponse reprend les arguments développés dans le point "Concernant la contestation de l'intérêt général d'une nouvelle voie non indispensable et projetée de façon précipitée".

PROJET NON MODIFIE MALGRE LES REUNIONS DE CONCERTATION PREALABLES :

Lors des réunions de concertation préalable, il a été indiqué que le projet pouvait être amendable. Mais à notre connaissance aucun amendement n'a été fait. Seules des propositions modifiant le fond du projet ont été communiquées :

- voie à sens unique de 6 m de large, conçue en espace de rencontre (mélange sur une même surface de toute les circulations-auto, piétons, vélos),
- voie excluant la circulation automobile,
- utilisation de l'allée du bourg.

Sur la proposition 1 : je vous renvoie aux arguments développés dans le point « Concernant le souhait d'une voie moins large et d'un sens unique ».

Sur la proposition 2 : les arguments ont été étayés dans le point « Concernant la place de la voiture dans le projet »

Sur la proposition 3 : l'emprise très inférieure et le positionnement de cette allée par rapport aux commerces ne lui permettrait pas de remplir les mêmes fonctions. Outre son coté très confidentiel, son dimensionnement à 12 m serait impossible sans nécessiter l'expropriation de propriétés bâties et de commerces, ce qui renchérirait le coût du projet de telle sorte qu'il ne puisse plus être réalisable financièrement.

INFORMATION IMPRECISE SUR TRAVAUX :

Le dossier ne porte évidemment pas sur les travaux qui seront entrepris par les maîtres d'ouvrage privés dans le cadre de leurs opérations privées. Il ne concerne que l'équipement public dont il semble que les travaux qui s'y rattachent (terrassement, revêtements, gestion des eaux pluviales, de l'éclairage public, création des réseaux nécessaires à une urbanisation ...) figurent au dossier.

Le maître d'ouvrage aurait pu préciser le coût réellement supporté par la ville, qui devrait être en fait représenté par les acquisitions foncières.

PROJET IMMOBILIER : à revoir, aménagement d'un espace piétonnier significatif, implantation des immeubles et taille (hauteur) à revoir :

Cette observation est hors sujet vis à vis de l'objet de l'enquête publique qui concerne uniquement la voie.

Cf. observation supra.

ENGAGEMENT NON RESPECTE DE LA VILLE DE SARAN VIS A VIS DE LA FAMILLE PORTHULT – MORIZE :

Ces engagements sont de nature privée entre un acheteur privé et un vendeur privé. Leur statut juridique relève du droit privé et il n'y a pas lieu d'en débattre dans le cadre de cette enquête. En effet, une commune a des actions en tant que personne morale publique mais peut aussi avoir des activités en tant que personne morale privée.

Toutefois, les propos que j'ai tenus, dans le courrier que M. Porthault Alexandre a annexé à ses observations, gardent toute leur véracité.

SOUHAIT D'UNE VOIE MOINS LARGE ET D'UN SENS UNIQUE :

La voie projetée doit être adaptée aux besoins des usagers du centre ville qui viennent chercher un service ou se livrer à une activité. Elle doit donc apporter une qualité de vie au quotidien en proposant un espace où tout un chacun peut circuler et s'arrêter afin d'échanger sans risque d'être gêné ou de gêner les autres.

Il en résulte un certain nombre de parti d'aménagement :

- Une voie dédiée à chaque mode de transport plutôt qu'un espace entièrement partagé.

Les voies dédiées, sur un trajet relativement long, permettent de prendre en compte les disparités de comportement entre la marche à pied, le cyclisme et l'automobile et ainsi proposer un cheminement continu pour chacun.

Par ailleurs, la zone de rencontre, outil proposé par le code de la route qui correspond à la notion d'espace entièrement partagé, n'est pas adaptée à la configuration de cette nouvelle rue, compte tenu de son environnement et de la densité de son usage.

L'expérience des espaces partagés piéton-cycles sur trottoirs ne milite pas vraiment en faveur de ce type de partage

- Un double sens de circulation automobile plutôt qu'un sens unique.

Le double sens répond mieux à l'enjeu premier de cette nouvelle voie qui est de créer un lien entre deux pôles.

Par ailleurs, le double sens de circulation a l'avantage, par la présence de voitures en sens inverse, de générer plus de vigilance et de baisser la vitesse sur un espace sinueux et restreint à 5 mètres.

En conséquence et afin que chacun des modes de circulation dispose d'un espace justement dimensionné, la largeur de l'aménagement total ne peut être inférieure à 12 m :

- **5m pour la chaussée à double sens,**
- **3m pour la piste cyclable à double sens,**
- **2m pour les trottoirs,**
- **2m pour les espaces verts afin que les plantes puissent se développer correctement et que les candélabres n'entraient pas les cheminements pionniers ou cyclistes.**

Le document du dossier d'enquête correspondant aux caractéristiques principales des travaux mentionne des largeurs totales de chaussée + pistes cyclables + trottoirs + espace végétalisé avec candélabres, comprises entre 10 et 15m selon les profils (numérotés de 1 à 5).

Le profil de voirie n°1 proche de la rue du Bourg prévoit une largeur totale de l'emprise de 15m et n'inclut pas d'espace vert ; le profil n°5 à la sortie de la voirie, près de l'Ancienne route de Chartres, fait 10m de large et ne prévoit pas non plus d'espace vert.

Nous pensons que cette bande d'espace vert de 2m ne se justifie pas, notamment au niveau du profil 2, pour les raisons suivantes :

- *une grande partie du tracé longe des espaces non bâtis, naturels et arborés, et cette bande végétalisée n'apportera aucune bonification environnementale au projet,*
- *le profil 1 propose une piste cyclable de 3m de largeur avec un candélabre installé sur cette piste ; nous pensons qu'une largeur de 3m50 pour la piste serait suffisante pour y installer les candélabres et sécuriser les croisements des usagers à vélo,*
- *il y aurait économie d'entretien de la bande concernée,*
- *le poste de dépenses lié à l'expropriation serait ainsi allégé.*

Pour la partie de la future rue se situant en prolongement de l'Allée de la Guignace et localisée au Nord de la future résidence seniors, un double sens ne semble pas justifié, sauf pour les véhicules de secours et incendie ; en effet, il pourrait être établi un mode de circulation pour cet établissement, avec l'entrée au Sud de la résidence et la sortie au Nord de celle-ci, coté Allée de la Guignace ; le sens unique proposé serait alors dans le sens Est → Ouest, à la sortie de la résidence.

RECHERCHE D'UN COMPROMIS POUR TROUVER UNE SOLUTION : médiation, recherche d'un climat apaisé :

La ville de Saran n'est pas opposée à l'idée d'un compromis. Le projet de M. Porthault étant assez peu avancé (inscription au répertoire des entreprises et des établissements le 01/09/11, début de l'activité prévue en mai 2012 d'après les observations), l'idée d'une mise à disposition de terrains dans un secteur plus adapté aux exigences d'une exploitation agricole, sur le secteur de la Fassière où la ville possède quelques parcelles, en périphérie du territoire de la commune, pourrait être étudiée avec une éventuelle médiation de la SAFER.

Cette réponse, concernant une question évoquée supra, est très positive et permettrait à M. PORTHAULT s'il l'accepte de retrouver, non seulement une surface compensatoire à celle perdue, mais aussi développer son activité sur une surface plus importante en conformité avec les règles d'urbanisme.

Il répond également aux attentes de la profession agricole et des associations, exprimées dans plusieurs observations.

Le concours de la SAFER est souhaitable pour faire aboutir ce projet.

PAS D'ACCORD SUR MONTANT INDEMNISATION :

Concernant l'emprise appartenant à M. RUSSO et Mme CARVALHO, celle-ci est située en zone 1NA, l'estimation s'est donc basée sur le marché immobilier local de même nature soit environ 22 €/m², ce qui constitue la référence pour les zone 1NA de la Guignace.

Concernant l'emprise appartenant à M Porthault, celle-ci est située en zone UB pour 90% environ de sa surface et 10 % reste en 1NA soit environ 56 m². Cette dernière a donc été négligée. La valeur vénale actuelle a donc été déterminée au prix d'environ 44,90 €/m² contre 42,60 €/m² si la surface 1NA n'avait pas été négligée.

Concernant l'emprise appartenant à Mme Bailly celle-ci, bien qu'en zone UA, est enclavée. L'estimation rend compte d'un abattement lié à sa situation. En conséquence elle a été estimée à environ 32,90 €/m² soit légèrement supérieure à la zone 1NA mais suffisamment proche pour décrire sa similarité avec les parcelles 1NA qui l'entourent.

Dans la notice « appréciation sommaire des dépenses » du dossier DUP, les valeurs des terrains proposées par le service des évaluations domaniales ne semblent pas suffisamment motivées.

Sur ce document, la mention « après étude du marché immobilier local, de la nature du bien sur la commune, de sa situation au POS valant PLU, sa valeur vénale actuelle peut être estimée à :.... » est proposée par le service des Domaines ; ce dernier n'était pas valablement les valeurs proposées : pas de références chiffrées concernant l'environnement immédiat, absence de documents d'experts immobiliers...etc.

Nous notons par exemple que la partie de parcelle identifiée BH 224p (propriété BOLLENGIER) est estimée à 115 000 €, elle comprend une zone UAb de 442m² et une zone 1NA de 975m² ; en reprenant les valeurs/m² de 22 € pour la zone 1NA (cf. ci-dessus propriété RUSSO-CARVALHO), cela fait une valeur au m² de 211 € pour la partie restante en UAb.

Il semble donc qu'il y ait, d'une part, une disparité significative entre les prix de terrains, selon les estimations faites par le service des évaluations domaniales et, d'autre part, une différence très importante et n'apparaissant pas justifiée entre les terrains constructibles UAb et UB.

Lors de la réunion du 3 janvier avec Mme le Maire, j'ai remis à celle-ci quelques questions rassemblées sous un courrier intitulé « Questions au maître d'ouvrage » ; elles sont ci-après exposées et ont fait l'objet de réponses par M. FROMENTIN, 1^{er} adjoint ; elles sont présentées de la même façon que précédemment (observation du public – réponse de la ville de SARAN). Une question a fait l'objet de réponse supra.

RUE NICOLE DUCLOS : L'axe structurant reliant le centre bourg au quartier du Bois Joly passera par la rue Nicole Duclos. Quel sera le mode de circulation automobile dans cette rue actuellement en cours d'aménagement : sens unique ou double sens ?

En raison de son tracé en ligne droite sur une distance de **70 m** et du risque qu'elle constitue un raccourci entre une route départementale et l'avenue du stade, la rue Nicole Duclos est à sens unique. De plus, à moins de **60 m** au sud, elle est doublée par la rue Pierre de Coubertin où circulent des bus.

Dont acte.

RUE DU BOURG : la notice explicative précise que les rues du Bourg et de la Montjoie, de par leurs caractéristiques, ne peuvent faire l'objet d'aménagement notamment de pistes cyclables ; y a-t-il eu des études permettant de le vérifier ?

Ces deux rues devraient être plus larges pour que des aménagements de pistes cyclables puissent être techniquement réalisables. Or cela impliquerait l'acquisition de foncier bâti et donc un aménagement extrêmement coûteux et ne modifierait pas la qualité de l'environnement pour les piétons et les cycles (bruit, gaz échappement).

Effectivement, il est difficile de modifier l'existant sans contraintes ; il aurait toutefois été utile de préciser dans la notice explicative, de façon plus détaillée, les contraintes financières liées à l'impossibilité d'aménager des pistes cyclables, rue du Bourg et de la Montjoie.

REALISATION D'UN LOTISSEMENT AU CENTRE BOURG : la position du lotissement face à la place de l'église avec commerces en rez de chaussée, évoqué dans le projet, est-elle déterminée définitivement avec la future voie le traversant en son centre?

Les constructions d'immeubles rue du bourg sont à maîtrise d'ouvrage privée. Elles vont se réaliser en parallèle de l'équipement public soumis à enquête mais n'y sont pas liées : la voie peut exister sans elles et inversement. Mais sans cette voie le front bâti collectif remplacerait le front bâti d'habitat individuel et ne permettrait alors plus aucune ouverture visuelle vers le sud.

Dont acte.

VALEUR DES TERRAINS : Compte tenu de certaines disparités observées de mode de calcul des prix des terrains expropriés dans la partie « appréciation sommaire des dépenses », serait-il possible de connaître avec précision la valeur au m², par terrain et par type de zonage?

Concernant l'emprise appartenant à M. RUSSO et Mme CARVALHO, celle-ci est située en zone 1NA, l'estimation s'est donc basée sur le marché immobilier local de même nature soit environ 22 €/m², ce qui constitue la référence pour les zone 1NA de la Guignace.

Concernant l'emprise appartenant à M Porthault, celle-ci est située en zone UB pour 90% environ de sa surface et 10 % reste en 1NA soit environ 56 m². Cette dernière a donc été négligée. La valeur vénale actuelle a donc été déterminée au prix d'environ 44,90 €/m² contre 42,60 €/m² si la surface 1NA n'avait pas été négligée.

Concernant l'emprise appartenant à Mme Bailly celle-ci, bien qu'en zone UA, est enclavée. L'estimation rend compte d'un abattement lié à sa situation. En conséquence elle a été estimée à environ 32,90 €/m² soit légèrement supérieure à la zone 1NA mais suffisamment proche pour décrire sa similarité avec les parcelles 1NA qui l'entourent.

*Voir réponse § ci-dessus « **PAS D'ACCORD SUR MONTANT INDEMNISATION** »*

4.3) Concernant le projet.

La procédure de DUP nécessite qu'il soit répondu aux questions suivantes qui se posent en matière d'expropriation à savoir :

- **l'opération présente t-elle concrètement un caractère d'intérêt public ?**
- **le projet a-t-il un impact sur l'environnement ?**
- **le bilan avantages – inconvénients et coût de l'opération.**
- **l'expropriation envisagée est-elle nécessaire pour atteindre les objectifs de l'opération ?**

Le projet de mise en place de cette voie nouvelle, qualifiée de structurante appelle les observations suivantes :

- Il est l'aboutissement d'un processus engagé depuis plusieurs années.
- Il prend toute sa dimension et sa justification avec l'émergence de 2 projets immobiliers desservis par la voirie nouvelle :
 - Au centre bourg, avec l'aménagement d'une zone commerciale, résidentielle et de services, en remplacement de la zone commerciale actuelle (boulangerie, charcuterie, pharmacie...etc.) ; ces commerces seront conservés et de nouveaux pourront s'y joindre.
 - A l'ouest du cimetière du Bourg, avec la réalisation de la résidence seniors en lieu et place des emplacements techniques de la ville (serres municipales).
- Le projet immobilier de la rue du Bourg répond aux objectifs de densification du centre bourg - qui ressemble actuellement plus à un centre de village qu'à un centre urbain d'une ville de 15 000 habitants - qui paraissent légitimes et il est en accord avec la préoccupation d'éviter l'étalement urbain.
- La nouvelle rue permettra, comme l'indique la notice explicative, d'offrir une alternative « apaisée » pour relier 2 quartiers : le centre bourg et le pôle du Bois Joly, en évitant les rues du Bourg et de la Montjoie.
- Elle permettra donc de désengorger le trafic de la rue du Bourg, évalué selon les comptages du Conseil général du LOIRET à plus de 6 000 véhicules/jour ; ce trafic relevant d'ailleurs principalement d'un trafic de transit intra-agglomération; il est toutefois vraisemblable que la nouvelle voirie, du fait de sa configuration, drainera un flux limité de véhicules.
- Cette rue nouvelle proposera une coexistence de modes de déplacements motorisés et doux, avec création d'une chaussée pour les automobiles – à double sens de circulation – d'une piste cyclable et de trottoirs pour les piétons.
- Elle desservira le lac de la Médecinerie à partir du centre bourg ; ceci pourrait avoir un intérêt pour des déplacements plus sécurisés vers cette zone (par exemple pour les scolaires et les promeneurs).
- Quelles sont les atteintes à l'environnement ? :
 - Il y aura artificialisation d'espaces naturels (prés, friches ou petits taillis), mais il s'agit d'un projet routier d'une dimension relativement modeste participant à la restructuration du bourg, qui ne peut se faire que par prélèvements de parcelles non construites,

- La pollution liée notamment au trafic automobile : le trafic sera relativement limité sur cette voirie et la vitesse sera réduite, ce qui diminue le risque de polluants provenant des véhicules ; par ailleurs, le trafic des rues du Bourg et de Montjoie pourrait en contre-partie être réduit,
- La création de la voirie entraînera un surcroît de bruit dans la zone, lié essentiellement à de nouvelles activités humaines, la présence de nouveaux habitants et la fréquentation des lieux : création d'une zone résidentielle et commerçante ; elle ne peut en aucun cas représenter un aspect négatif de l'urbanisation,
- Mise à part durant la phase de travaux sur la voirie, les risques de pollutions sonores ou olfactives (sauf accident) resteront donc normales,
- Il ne devrait pas y avoir de pollution des sols compte tenu que les eaux de pluie de la chaussée iront vers le réseau séparatif des eaux pluviales ; d'autre part, le projet prévoit des stockages adaptés aux risques d'inondation,
- Le projet n'affecte pas de zone environnementale protégée ; les terrains communaux concernés par la voirie étaient des emplacements réservés pour ce projet (cf. PLU de la ville de SARAN).
- Les risques pour la faune et la flore semblent peu importants.
- Le budget prévisionnel pour le projet fait état de 1 587 833 € de dépenses pour cette voirie ; seules les acquisitions foncières soit environ 17% seraient réellement supportés par la ville, le coût de la voirie étant supporté par l'opération immobilière de la rue du Bourg ; les conséquences financières pour le budget communal seront donc supportables.
Il conviendra de revoir les valeurs d'estimation proposées par les services des évaluations domaniales de façon à ce que chaque exproprié soit traité de façon égalitaire et identique à ceux qui ont cédé leur terrain à l'amiable.

Au terme de cette analyse bilancielle des différents critères qui sous tendent le caractère d'utilité ou de "désutilité" du projet soumis à l'enquête, il semble que les avantages du projet l'emportent sur les inconvénients qu'il génère et font pencher la décision en faveur de la Déclaration d'Utilité Publique de sa réalisation.

En conséquence, le recours à la procédure d'expropriation s'impose pour une petite partie du tracé qui passera dans des propriétés privées.

Fait à OUTARVILLE le 30 janvier 2012.

Le commissaire enquêteur,

Patrick DROUET

PIECES ANNEXES :

Certificat d'affichage signé par M. FROMENTIN.

Certificat constatant le dépôt des dossiers d'enquête en mairie, signé de M. FROMENTIN.

Questions au maître d'ouvrage.

Patrick DROUET

24, Voie Romaine d'ACQUEBOUILLE
45480 OUTARVILLE

☎ : 09.75.42.37.96.

☎ : 09.70.62.07.82.

✉ : pdrouet.expert@wanadoo.fr

**Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique
des travaux de réalisation d'une nouvelle rue
structurante pour le centre de SARAN.**

Enquête publique du 2 au 23 décembre 2011.

Arrêté de Monsieur le Préfet du LOIRET du 15 novembre 2011.

Janvier 2012.

CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE **ENQUÊTEUR.**

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique présentée par la ville de SARAN en vue de créer une nouvelle voie structurante pour le centre de la commune de SARAN, s'est déroulée du **vendredi 2 décembre 2011 au vendredi 23 décembre 2011 inclus**, soit 22 jours consécutifs à la mairie de SARAN.

Les conditions d'organisation de cette enquête prévues par l'arrêté de M. le Préfet de la Région CENTRE, Préfet du LOIRET ont été respectées :

- La publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête, aux différents points d'affichage, ainsi que sur le site du projet de voirie, rue du Bourg,
- Madame le Maire nous a fait parvenir à l'issue de l'enquête, les certificats – dûment signés - d'affichage et de dépôt de pièces du dossier,
- Les publications ont été réalisées dans 2 journaux locaux, aux dates prévues,
- L'information a été également faite par le biais du site internet de la ville de SARAN,
- Le dossier d'enquête a été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête,
- Le registre d'enquête a été également mis à la disposition du public pendant la durée de l'enquête,
- Le soussigné Commissaire Enquêteur a tenu 3 permanences de 3 heures chacune, en mairie de SARAN,
- Aucun incident n'est venu perturber le déroulement de cette enquête.

Une quinzaine de personnes seulement s'est déplacée aux permanences et trente quatre observations, abordant plusieurs thèmes, ont été consignées dans les registres d'enquête ou reçues par courrier.

Ces observations sont majoritairement opposées au projet, notamment par les conséquences qu'il engendre ; les principales remarques concernent :

- L'absence d'intérêt général, le coût du projet,
- La création de nuisances (pollution, bruit, risques d'inondation) et d'atteintes à l'environnement naturel et à la coulée verte,
- La place trop importante faite à la voiture dans le projet, avec une voirie trop large, alors qu'un sens unique aurait suffi,
- L'atteinte à l'intégrité d'une propriété privée, où un projet d'exploitation en agriculture biologique doit voir le jour, remettant en cause la viabilité de cette future entité,

Ces remarques s'accompagnent :

- D'approbations du projet notamment la réalisation de pistes cyclables et de voies piétonnes, qui permettront la mise en valeur du patrimoine naturel,

- De contestations du prix du terrain exproprié par les personnes concernées.

Considérant :

- Le projet présenté par la ville de SARAN, proposant de relier le centre bourg au pôle du Bois Joly, en desservant une zone résidentielle et commerçante et une résidence seniors, par une rue configurée avec une chaussée pour automobiles, une piste cyclable et un sentier piétonnier,
- Qu'une partie de cette voirie proposera d'accéder au lac de la Médecinerie, sous forme d'une piste cyclable et d'un sentier piétonnier,
- Que cette voirie s'inscrit dans un programme de restructuration du centre bourg de la ville, qui intègre la construction d'immeubles résidentiels, à usage de commerces et de services, ainsi qu'une résidence pour seniors,
- Qu'elle proposera une alternative au trafic relativement important qui passe par les rues du Bourg et de la Montjoie,
- La configuration, avec beaucoup de courbes dans son tracé, obligeant à respecter des vitesses réduites,
- Que le projet aura peu de conséquences sur l'environnement,
- La mise en place de réseaux d'évacuation des eaux pluviales et des stockages adaptés aux risques d'inondations dans cette zone sensible, accentuées par de nouvelles artificialisations de sols,
- L'amélioration de l'offre municipale en matière de sentiers de randonnées et de pistes cyclables,
- Que le coût du projet sera très majoritairement pris en charge par le promoteur privé en charge de réaliser l'ensemble immobilier de la rue du Bourg,
- Que le dossier « appréciation sommaire des dépenses » n'apporte pas suffisamment d'éléments de nature à vérifier l'équité d'évaluation des terrains à exproprier ou achetés à l'amiable,
- Que l'analyse bilancière du projet tend à l'intérêt général du projet,
- Que le tracé la voirie projetée se fera majoritairement sur des parcelles appartenant à la ville de SARAN, constituées d'emplacements réservés, ou des terrains en voie d'acquisition à l'amiable,
- Que des propriétés riveraines seront impactées par la procédure d'expropriation,
- Que notamment l'une d'elles, qui a un projet de production en agriculture biologique, voit diminuer sa surface de façon significative,
- Que la ville de SARAN s'engage à chercher une solution de remplacement à la perte de surface, en proposant au futur exploitant une location de terrains communaux, dans une zone adaptée,
- La largeur de la voirie proposée qui varie, selon les points du tracé, de 10 à 15m,
- Que cette largeur comprend en 3 points du tracé une bande végétalisée de 2 à 2m 50, incluant un lampadaire,
- Que cette bande végétalisée n'est pas forcément indispensable tout le long du tracé, compte tenu de l'environnement naturel de la zone et du choix fait par le maître d'ouvrage de s'en passer à l'entrée et la sortie de la future rue,

- Que le projet de voirie routière et les projets immobiliers qui sont proposés par la ville de SARAN se conçoivent dans une stratégie de densification du centre bourg, en cohérence avec le souci d'éviter l'étalement urbain,
- Que le projet ne remet pas en cause la sauvegarde du milieu naturel spécifique du centre bourg, puisque la très grande majorité du projet de voirie routière avec été prévu en réservant des emplacements dans le cadre du POS valant PLU ; ces emplacements sont d'ailleurs situés en zone UA, UB, 1NA,
- Que l'enquête publique s'est déroulée dans un climat paisible,
- Que les oppositions se sont surtout cristallisées sur l'atteinte à l'intégrité d'une propriété privée et sur l'importance de la largeur de la voirie projetée,
- Les réponses de la ville de SARAN aux questions formulées par le public et le Commissaire Enquêteur.

J'émet un avis favorable :

- Sur l'utilité publique du projet tel qu'il est présenté dans le dossier soumis à enquête publique du 2 au 23 décembre 2011 dans le cadre du projet de la réalisation d'une nouvelle voie structurante au centre bourg de SARAN.
- J'assortis toutefois cet avis de la **réserve suivante** :
 - Que la voirie projetée soit configurée comme suit, au niveau du « Profil 2 » situé au droit des parcelles BH 225, 444, 446, 476 et 479 : chaussée : 5m ; trottoir : 2m et piste cyclable 3m 50 ; ce qui fait une largeur de 10m50 au lieu de 12m. Cette diminution de largeur se fait au détriment de l'espace planté qui n'a aucune utilité à cet endroit et ne bouleverse pas la continuité du projet, notamment par rapport au « Profil 1 », sans remise en cause de la sécurité des cyclistes.

Je fais la recommandation suivante :

- La valeur des terrains expropriés devra être revue et justifiée pour vérifier l'équité d'estimation des terrains expropriés, entre eux, et par rapport à ceux acquis à l'amiable.

J'assortis cet avis des suggestions suivantes :

- Dans un souci de fluidité du transit routier automobile sur la voirie projetée, la partie de voirie qui se situera au nord de la future résidence seniors, en prolongement de l'Allée de la Guignace pourrait être à sens unique (Est vers Ouest) ; cet avis est complété par l'idée que l'entrée de la résidence se ferait par le Sud de celle-ci et la sortie au Nord de celle-ci ; de cette façon, les entrées – sorties du site ne nuiraient pas à l'écoulement du flux routier sur cette future voirie et diminueraient la dangerosité.
- Il conviendra de formaliser dans le projet la réduction de la vitesse à 30km/h, sur l'emprise routière.

Fait à OUTARVILLE le 30 janvier 2012.

Le Commissaire Enquêteur, Patrick DROUET