

# **PREFECTURE DU LOIRET**

## **REGION DU CENTRE VAL DE LOIRE**

### **ENQUÊTE PUBLIQUE CONJOINTE,**

#### **Préalable à :**

- la déclaration d'utilité publique des travaux de réhabilitation de la gare routière sur le territoire de la commune d'ORLEANS,**
- à la cessibilité des terrains nécessaires à l'aménagement dudit projet, en vue de l'identification des parcelles, de la recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et autres intéressés (enquête parcellaire) ;**

**du vendredi 4 octobre 2024 au lundi 4 novembre 2024,**

### **RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**

## SOMMAIRE

|                                              |           |
|----------------------------------------------|-----------|
| <b>1. GENERALITES</b>                        | <b>3</b>  |
| <b>2. ORGANISATION DE L'ENQUÊTE</b>          | <b>26</b> |
| <b>3. DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE</b>           | <b>31</b> |
| <b>4. AVIS DES SERVICES CONSULTES</b>        | <b>35</b> |
| <b>5. ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC</b> | <b>40</b> |

---

# 1 GENERALITES

## PREAMBULE

La gare routière d'Orléans est le point de correspondance du réseau de transport public régional non urbain et scolaire routier, appelé REMI (pour REseau de Mobilité Interurbaine). Elle accueille la quasi-totalité de ce service à l'arrivée ou au départ de l'agglomération, et joue un rôle de zone de régulation. Elle dessert une vingtaine de lignes. La gare routière voit passer de environ 3000 voyageurs par jour.

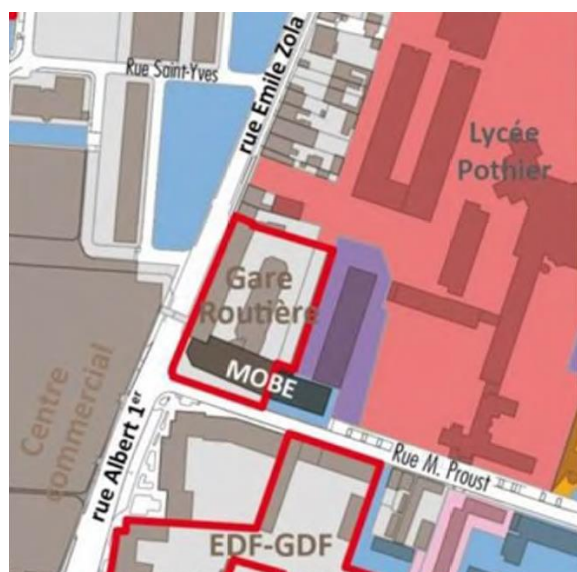
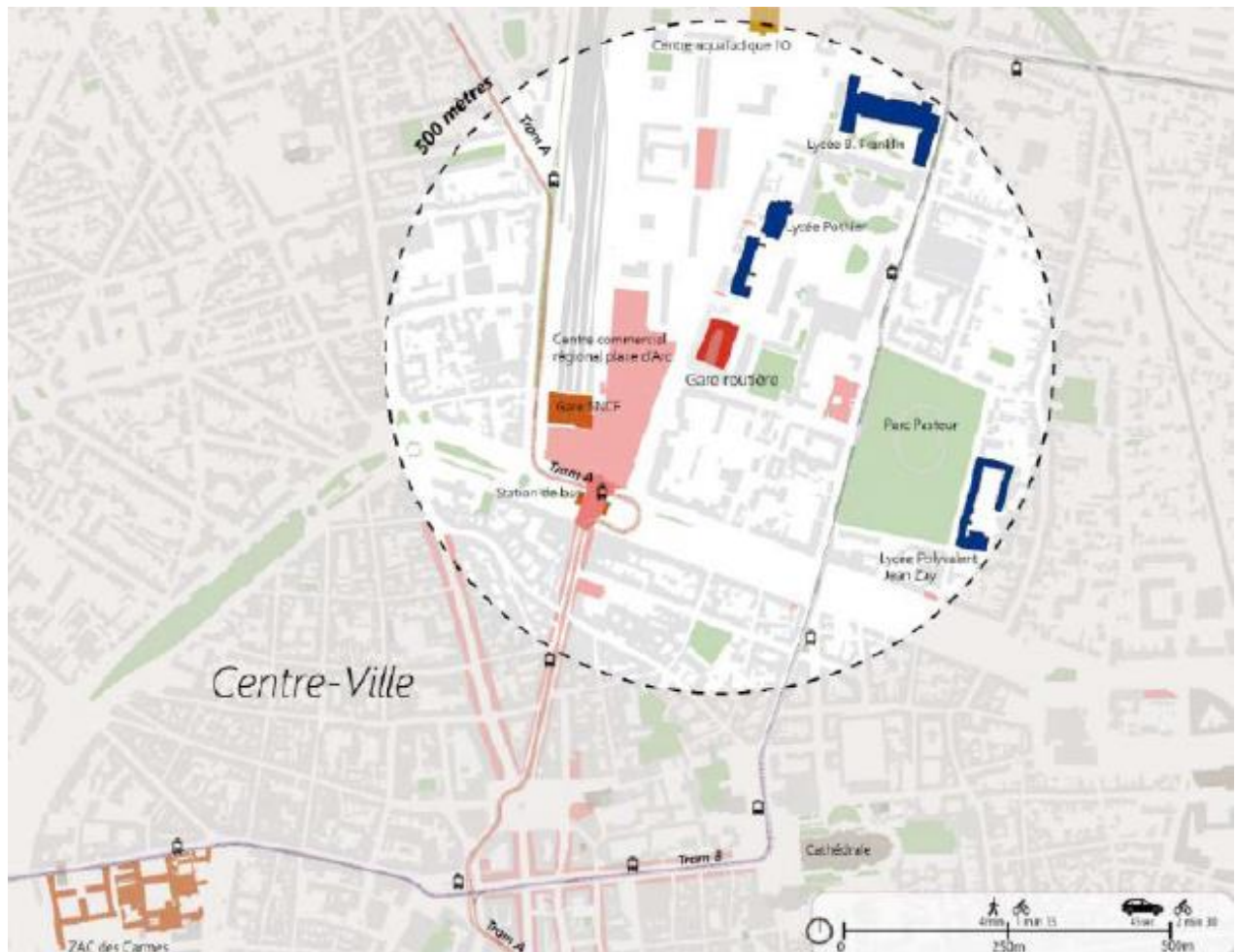
Edifiée il y a presque 40 ans dans une situation urbaine favorable à l'intermodalité : près de la gare ferroviaire et du pôle d'échanges de transports métropolitains. Autre atout pour la qualité du service offert : elle est à moins d'un kilomètre de l'hypercentre d'Orléans. Elle est contiguë au lycée Pothier qui dispense des enseignements généraux et technologiques et dispose de classes préparatoires aux grandes écoles. Le lycée polyvalent Jean Zay et le lycée Benjamin Franklin sont à moins de 500 mètres.

Sa conception initiale ne donne plus aujourd'hui satisfaction. Les conflits d'usage entre les cheminements piétons et la circulation des véhicules de transport sont réels ; de plus, la gare n'est plus en adéquation avec la réglementation de lutte contre l'incendie et avec le gabarit des nouveaux bus fonctionnant aux énergies moins polluantes que le gasoil.

Un grave accident entre un adolescent et un bus s'est produit en 2013 ce qui a conduit à une évaluation des protocoles de sécurité et a montré les défauts de cette gare.

## SITUATION

Dans le quartier Saint-Vincent, au nord de la ville, l'entrée actuelle est à l'angle des rues Emile Zola et Marcel Proust.



- Propriétés d'Orléans
- Propriétés des Résidences de l'Orléanais - OPH
- Propriétés de la Région Centre Val de Loire
- Propriétés de l'Etat

## 1-1 OBJET DE L'ENQUÊTE

L'enquête publique porte sur un projet de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et, conjointement, sur une enquête parcellaire. Le projet est considéré comme ne portant pas atteinte à l'environnement.

Les négociations amiables menées par la région pour acquérir les biens nécessaires à l'aménagement n'ont pas toutes abouties. La région a donc sollicité, auprès de la préfète du Loiret, une déclaration d'utilité publique (DUP) pouvant, si celle-ci est prononcée, mener à des expropriations pour cause d'utilité publique. Les immeubles concernés sont situés au 14 et au 16 rue Emile Zola, **ce sont des copropriétés comprenant en tout 9 appartements et un local commercial occupé par une auto-école.**

L'enquête parcellaire est à l'attention des propriétaires et des autres intéressés possesseurs d'éventuels droits sur les biens que la région envisage d'exproprier. Les propriétaires ont été informés de la tenue de l'enquête sous la forme d'un courrier envoyé en recommandé avec accusé de réception.

L'identification préalable des parcelles et des propriétaires de ces parcelles est une condition qui a permis d'ouvrir conjointement l'enquête DUP et l'enquête parcellaire conformément à l'article R.131-14 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. L'enquête parcellaire permet aussi aux propriétaires de savoir avec exactitude dans quelle mesure son bien sera concerné par l'expropriation.

Dans le but d'améliorer la fonctionnalité de la gare le projet prévoit deux démolitions de bâtiments en dehors de l'emprise de la gare actuelle, ces deux bâtiments appartiennent pour l'un à la région et pour l'autre au département, cette dernière collectivité est propriétaire de l'ensemble de la gare.

### Décision susceptible d'être prise après l'enquête publique

A l'issue de la phase administrative de la procédure, la préfète du Loiret est l'autorité qui statuera sur la déclaration d'utilité publique et la cessibilité des parcelles.

Si l'utilité publique est déclarée, l'arrêté de cessibilité déterminerait avec précision, sur la base des résultats de l'enquête parcellaire, les biens à exproprier et identifierait les propriétaires concernés. Ensuite, le dossier serait transmis au juge de l'expropriation.

Si la préfète du Loiret déclare cessible ces parcelles, l'arrêté de cessibilité serait publié au recueil départemental des actes administratifs et notifié aux propriétaires des biens.

D'après l'article L.121-2 du code de l'expropriation, « l'acte déclarant l'utilité publique ou la décision refusant de la déclarer intervient au plus tard un an après la clôture de l'enquête préalable ».

#### Phase judiciaire :

Un transfert de propriété peut être réalisé par accord amiable entre la Région et la personne expropriée, sinon, le juge de l'expropriation prononce alors une ordonnance d'expropriation. Cette ordonnance est notifiée à l'exproprié par lettre recommandée avec avis de réception. L'ordonnance d'expropriation signe le transfert de la propriété du bien et éventuellement les droits réels immobiliers (usufruit, servitude...) de l'exproprié à la Région.

Pour souligner la protection de la propriété privée dans le droit français :

*La Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen pose dans son article 17 en vigueur depuis le 26 août 1789 : « La propriété étant un droit inviolable et sacré, nul ne peut en être privé, si ce n'est lorsque la nécessité publique, légalement constatée, l'exige évidemment, et sous la condition d'une juste et préalable indemnité ».*

## 1-2 ACTEURS ET LEUR RÔLE

Les principaux intervenants sont :

- La Région Centre Val de Loire** qui est la personne publique à l'initiative du projet,
- La Préfecture du Loiret** qui est l'autorité organisatrice de l'enquête publique. La Préfète du Loiret est l'autorité qui délivrera ou non la DUP.
- Les copropriétaires** des 14 et 16 rue Emile Zola.
- Orléans Métropole et la ville d'Orléans.**
- Le conseil départemental du Loiret est le propriétaire** et a mis à disposition par convention des droits et obligations du propriétaire à la Région.

La région est épaulée pour mener l'aménagement de bureaux d'études ayant une expérience dans le domaine de restructuration et de conception de gares routières, notamment :

**SEGAT**, pluridisciplinaire, dont le siège est à Paris.

**AREP** spécialisée notamment dans l'architecture, l'urbanisme, la programmation, son siège est également à Paris. Ce bureau a plusieurs références en matière de restructuration ou construction de gares routières.

**Iming** bureau d'ingénierie basé à Montouge.

## **1-3 LE PROJET ET LES DOCUMENTS DE CADRAGE ET DE PLANIFICATION**

Le dossier du projet de réhabilitation de la gare routière explique vouloir favoriser l'accessibilité et la sécurité de tous les usagers, permettre le changement de la flotte de cars à moteur au gasoil pour une flotte à énergie moins polluante, permettre la pose de panneaux photovoltaïques sur l'auvent central, améliorer l'accueil, l'information, les circulations.

A la consultation des documents d'objectifs, de planification et d'urbanisme, on relève que :

### **Le SRADDET Centre Val de Loire**

Les objectifs fixés au SRADDET Centre-Val de Loire sont cohérents avec ceux de la Loi Orientation Mobilités, on note :

- La réduction des inégalités territoriales et le renforcement de la cohésion des territoires ;
- L'amélioration de la desserte des villes, des territoires périurbains et ruraux
- L'accélération de la transition écologique, en favorisant le report modal.

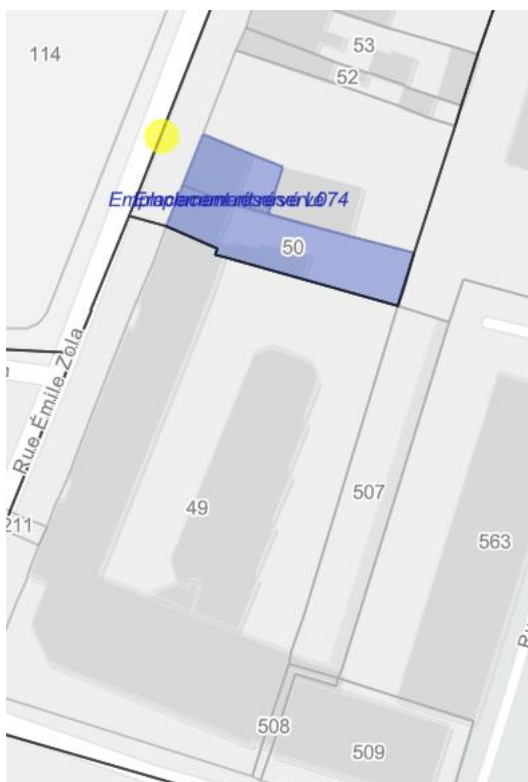
### **Le Schéma de Cohérence Territorial**

Le SCoT met l'accent sur :

- L'amélioration de l'accessibilité et des connexions au sein de la région Centre-Val de Loire ;
- Le renforcement du rôle de pôle d'échanges multimodal, notamment à proximité des lycées, de la gare et des transports urbains ;
- La réduction de la production de gaz à effet de serre en harmonisant les déplacements.

### **Le PLU de la Métropole approuvé le 7 avril 2022**

Le PLU d'Orléans Métropole a fait l'objet de modifications approuvées. J'ai constaté que dans le document graphique de ce PLU et dans le règlement écrit les parcelles 14 et 16 rue Emile Zola font l'objet d'un emplacement réservé référencée L074 pour « amélioration de l'accès à la gare routière.



|      |         |                                            |                                |     |
|------|---------|--------------------------------------------|--------------------------------|-----|
| L074 | Orléans | Amélioration de l'accès à la gare routière | Région Centre<br>Val- de-Loire | 665 |
|------|---------|--------------------------------------------|--------------------------------|-----|

### **Le Plan de Déplacements Urbains 2019 – 2028 d'Orléans Métropole**

Le PDU vise à promouvoir les modes de déplacements durables et à organiser un territoire plus accessible. L'un des objectifs du PDU est le développement des transports collectifs.

Le projet de réhabilitation de la gare routière d'Orléans s'inscrit dans les objectifs du SRADDET de la région Centre – Val-de-Loire, du SCoT d'Orléans Métropole, du PDU d'Orléans Métropole.

**Les parcelles situées 14 et 16, rue Emile Zola sont inscrites au PLU de la Métropole d'Orléans « Emplacement réservé », référencé L 074, pour « une amélioration de l'accès à la gare routière ».**

## 1-4 CADRE JURIDIQUE

### De la procédure :

Le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (notamment les articles L1, L 110-1, L 121-1 et suivants L 131-1, R 131-1 et suivants notamment l'article R.131-14.

- L'article R.123-5 du code de l'environnement en ce qui concerne la désignation du commissaire enquêteur et l'article L.123-2 de ce même code en ce qui concerne la détermination d'une opération susceptible ou pas d'affecter l'environnement.

Le représentant de l'Etat, la préfète du Loiret, déclarera ou pas l'utilité publique de l'opération (article L.121-1). L'article L1 du code de l'expropriation précise :

« 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. Elle donne lieu à une juste et préalable indemnité ».

L'enquête parcellaire a pu être conduite conjointement à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique en application de l'article R.131-14 ; L'expropriant, la Région Centre Val de Loire, était en effet en mesure, avant la déclaration d'utilité publique, de déterminer les parcelles à exproprier et de dresser le plan parcellaire ainsi que la liste des propriétaires.

### Plus spécifiquement du projet :

**La loi Orientation des Mobilités (dite loi LOM) du 26 décembre 2019** qui a pour objectif :

- D'investir plus et mieux dans les transports du quotidien
- De faciliter et encourager le déploiement de nouvelles solutions pour permettre à tous de se déplacer.
- D'engager la transition vers une mobilité plus propre.

Cette loi d'orientation des mobilités facilite également l'intermodalité vélo-transports collectifs, le développement de stationnements sécurisés pour les vélos dans les gares et pôles d'échanges avant le 1er janvier 2024 (Code des Transports, article L. 1272-1), et la généralisation de l'emport des vélos dans les cars et trains (Code des Transports, articles L.1272-5 et L.1272-6).

**La loi du 6 août 2015** qui poursuit, entre autres, l'objectif de l'essor du transport privé par autocars sur des liaisons interurbaines, historiquement desservies par les services du transport public et pose notamment le principe de non-discrimination des Services Librement Organisés (SLO) dans l'accès des aménagements.

**La loi de transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015** impose qu'à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025, 100% des bus et autocars neufs du service public de transport soient « à faibles émissions » de gaz à effet de serre.

**La loi NoTRE** portant nouvelle organisation territoriale de la République promulguée le 7 août 2015, par laquelle les régions se voient attribuer les compétences en matière de gestion des transports non urbains, scolaires et des gares routières départementales à partir du 1er janvier 2017.

## **1-5 GENESE ET ANTERIORITE DU PROJET**

L'organisation des transports routiers interurbains, réguliers et à la demande, scolaires, revenant à la région Centre Val de Loire à la place des départements, celle-ci a, à partir de 2017, poursuivi le projet initié par le département du Loiret. Le remplacement de la flotte de bus à moteur thermique est imposé par la législation.

Le dossier soumis à l'enquête publique explique que le foncier proche du centre-ville d'Orléans est rare ou difficilement maîtrisable et qu'après recherche de toutes les options d'une implantation sur un nouveau site, c'est la restructuration in situ qui est apparue la solution la meilleure au point de vue de la pertinence de l'implantation, des délais de réalisation, de l'économie et d'une bonne fonctionnalité. (Voir l'analyse sur les projets alternatifs plus détaillée au chapitre suivant).

Plusieurs scénarios de restructuration ont été étudiés par la région et son prestataire, la société AREP avait pour missions, entre autres, l'amélioration de la sécurité et de rendre possible l'accès aux cars plus volumineux et comportant des emports de vélos (fixation à l'arrière permettant le transport de vélo non démonté).

## **Délibération de la commission permanente du Conseil Régional du Centre Val de Loire du 21 mai 2024**

La commission permanente a adopté à l'unanimité une délibération qui acte :

- L'approbation d'une demande d'ouverture d'une enquête publique conjointe préalable à la déclaration d'utilité publique et à la cessibilité des emprises nécessaires à la réhabilitation de la gare routière d'Orléans.

- L’approbation du dossier d'enquête conjointe préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de réhabilitation de la gare d'Orléans et à la cessibilité des emprises nécessaires à ce dernier (annexe 2) ;
- L’autorisation du Président du Conseil régional à solliciter auprès de Madame la Préfète du Loiret la demande d'ouverture d'une enquête publique conjointe préalable à la déclaration d'utilité publique et à la cessibilité des emprises nécessaires à la réhabilitation de la gare routière d'Orléans ;
- L’autorisation du Président du Conseil régional de solliciter la Préfète pour la prise d'un arrêté déclarant d'utilité publique pour réaliser la réhabilitation de la gare routière d'Orléans et rendant cessibles les parcelles nécessaires à la réalisation du projet, au bénéfice de la Région Centre-Val de Loire ;
- L’habilitation du Président du Conseil régional à signer tous les actes afférents.

## **Concertation et information autour de ce projet**

Le projet de restructuration de la gare a été présenté aux habitants du quartier lors d’une réunion publique le 19 juin 2024 en présence du président de la région et du maire d’Orléans, des représentants de la maîtrise d’œuvre . Une trentaine de personnes participaient à cette réunion.

Des articles dans la presse ou internet ont relaté cette réunion et expliqué le projet.

La région a publié sur son site internet une présentation du projet en septembre 2024.

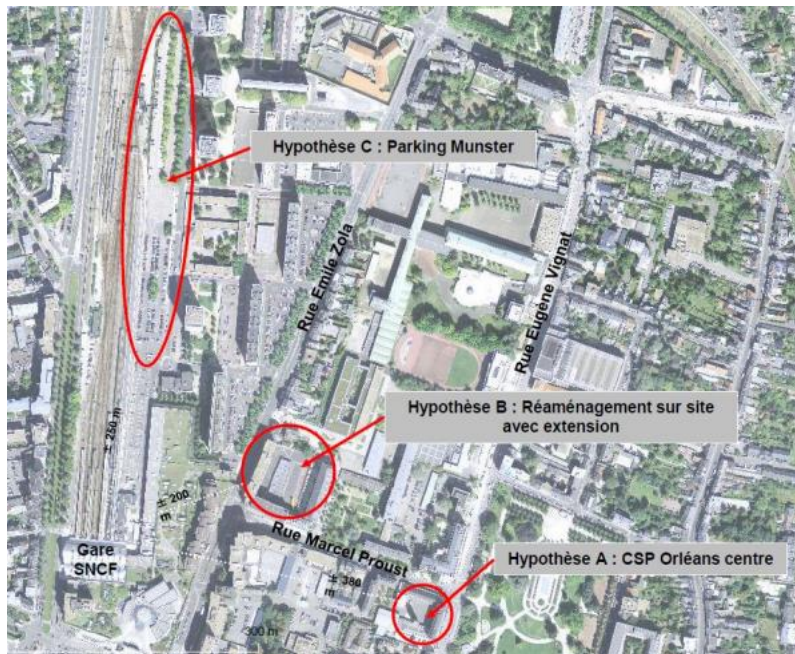
## **1-6 NATURE ET CARACTERISTIQUES DU PROJET -**

### **Le constat que la gare routière actuelle comporte des défauts majeurs mais qu’elle est implantée sur un site que le dossier qualifie de stratégique.**

- Des cheminements piétons dangereux. Le fait est qu’il y a déjà eu un accident mortel.
- Les déplacements des personnes à mobilité réduite sont compliqués.
- Les installations de sécurité incendie doivent être revues et mises à niveau.
- Une fonctionnalité qui n’est pas bonne pour la circulation des bus car les rayons de giration et les hauteurs sous porche sont contraignants pour les manœuvres, accidentogènes et empêchent le changement de la flotte de bus par des bus plus respectueux de l’environnement (électriques, à hydrogène par exemple) dont le gabarit est supérieur à celui des bus à moteur thermique.
- Des difficultés à la rendre accessible aux cars du service librement organisé – SLO – cf la loi dite « Macron » de 2015.
- Une vétusté générale qui rend cette gare peu accueillante.

## Trois scénarios sont étudiés dont deux sont des reconstructions sur un autre site à proximité de l'emplacement actuel

Fort de ce constat, trois hypothèses avaient été étudiées par le département du Loiret à partir de 2014 afin de résoudre ces difficultés tout en restant à proximité de la localisation actuelle :



- A : Une implantation sur le site de la caserne des pompiers de la rue Marcel Proust

- B : Agrandir le passage sous le porche qui se trouve sous le Muséum d'Orléans pour la Biodiversité et l'Environnement (MOBE)

- C : Utiliser le parking « Munster » pour y créer une nouvelle gare routière.

**L'hypothèse A** aurait obligé à démolir et reconstruire la caserne des pompiers sur un autre site. Son coût a été jugé disproportionné. Estimation de cette solution 4,6 M€ (valeur 2014) non compris le coût du foncier.

**L'hypothèse B** étudiait la création d'une sortie des bus par la rue Emile Zola sur l'emplacement du bâtiment des ateliers du lycée Pothier accompagné d'un rehaussement du porche pour l'entrée des bus. Estimation 3,9 M€ (valeur 2014) y compris l'acquisition de l'atelier du lycée et sa démolition.

**L'hypothèse C** engendrait des nuisances sur la zone d'habitation proche et obligeait à recréer un parking. Estimation 4,5 M€ (valeur 2014).

## Des recherches infructueuses pour un projet alternatif

### à la restructuration du site actuel

Après 2015, la région est devenue compétente en matière d'organisation des transports routiers interurbains, réguliers et à la demande, et scolaire. Le dossier explique que la région a continué d'explorer les projets alternatifs en collaboration avec Orléans Métropole mais n'a pas trouvé de site adéquat. Les exemples suivants sont donnés :

**L'ancien site occupé par GRDF** est lui situé près de la gare SNCF et de la gare routière actuelle (entre le boulevard Alexandre Martin et la rue Marcel Proust) mais il a été jugé plus approprié au projet d'un nouveau palais de justice lequel décongestionnerait le palais de justice

actuel de la rue de la Bretonnerie par la possibilité qu'il donnerait de déplacer les instances civiles et les prud'hommes.

**Le quartier Interives** a été envisagé pour relocaliser la gare routière mais finalement jugé trop distant du centre-ville et difficile d'accès.

La région, aidée des bureaux d'études qu'elle a missionnés, a poursuivi la recherche de solutions en se concentrant sur la réhabilitation du site actuelle.

## Etudes du réaménagement du site existant :

### Trois scénarios ont été étudiés

La création d'une nouvelle gare sur un autre site s'avérant impossible ou menant à une solution dysfonctionnelle, la région et ses bureaux d'études se sont concentrés sur le réaménagement de la gare existante :

Les rehaussements ou les abaissements des porches d'entrée ou de sortie ont été étudiés, mais, en plus de ne pas régler les conflits d'usage entre piétons et autocars, ils posaient des problèmes techniques : présence des structures et du parking souterrain, problème pour recueillir les eaux pluviales dans le cas de l'abaissement du sol.

**Scénario A** : entrée des cars sous le porche existant situé rue Émile Zola (sortie actuelle) et création d'une sortie sur l'emprise du lycée Pothier. Ce scénario obligerait des reprises de structure importantes et coûteuses.

**Scénario B** : entrée et sortie au niveau du 14 rue Émile Zola. Ce scénario comporte deux variantes : conservation du bâtiment des ateliers du lycée et démolition de ce bâtiment.

**Scénario C** : entrée et sortie au niveau des 14 et 16 rue Émile Zola.

Une grille d'analyse de ces trois scénarios est présentée dans le dossier d'enquête (page 25 de la notice explicative). L'analyse se base sur l'examen des aspects suivants :

- Nombre de postes à quai ;
- Sécurité des circulations ;
- Ambiance paysage, environnement ;
- Démolition du bâtiment des ateliers du lycée ;
- Protection du droit de propriété ;
- Coûts financiers estimés ;
- Risques structurels ;
- Autres

L'analyse présentée dans le dossier fait ressortir, pour le scénario C, une bonne prise en compte de la sécurité, un nombre de postes à quais le plus élevé (13), des qualités d'ambiance et de paysage, de faibles risques structurels. En contrepartie, l'atteinte à la propriété privée est forte.

En résumé, le dossier présente au moins quatre études d'implantation sur d'autres sites et trois scénarios de restructuration de la gare actuelle. C'est l'un de ces scénarios (C) qui a été retenu.

## **Le plan général des travaux**

La réalisation du projet qui résulte du choix du scénario de restructuration passe par plusieurs améliorations importantes :

### **Des améliorations de la fonctionnalité :**

- Réaménagement des accès à la gare qui permet la suppression des manœuvres dangereuses.
- Réfection des sols
- Création de nouveaux postes à quais et quais à redans.
- Maintien de la zone de livraison du MOBE et de l'accès aux locaux du 1<sup>er</sup> étage du MOBE.

### **Améliorations pour les usagers :**

- Création d'un espace piétons extérieur sécurisé.
- Rénovation complète de l'agence commerciale avec une zone d'attente comportant de nombreux bancs ;
- Mise en conformité et volonté de rendre plus agréables tous les locaux (sanitaires, zone « conducteurs ».) ;
- Des stationnements pour vélos ;
- Davantage de zones végétalisées ;
- Une vidéoprotection renouvelée.
- Sécurisation des accès au site en période de fermeture

### **Interface de la gare routière avec son environnement urbain :**

Un nouveau carrefour à feux, avec passage piétons, sera créé rue Emile Zola pour permettre l'entrée et la sortie des cars. L'aménagement de ce carrefour à feux aura pour conséquence la suppression de 8 places de stationnement en bordures de rue.

On note la volonté de désenclaver la gare avec des accès rendus plus accueillants par la création d'une place à l'entrée principale, la rénovation de la décoration générale, une meilleure séparation des flux piétons /véhicules.

Un travail commun entre les services de la région et ceux d'Orléans Métropole est souligné afin de bien relier la gare routière avec la ville par le positionnement des passages piétons, une accessibilité pour les vélos renforcée.

Le plan général des travaux montre que le projet apporte des réponses aux problématiques touchant le fonctionnement actuel de la gare. Elle améliore la sécurité en supprimant les croisements des cheminements piétons et des véhicules de transport dans la gare. L'entrée et la sortie des bus au même endroit, sur le domaine public, constitue un croisement de flux

inévitables piétons / véhicules. Le traitement de la sécurité en ce point est l'un des points d'attention de ce projet. Les capacités, en nombre de quai ne sont pas augmentées mais la circulation des véhicules est améliorée.

## **Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants**

Cette partie du dossier montre à l'aide de descriptions et de schémas détaillés les caractéristiques des ouvrages énoncés dans le plan général des travaux :

- Des accès à la gare routière découlant de l'extension de l'emprise foncière de 1350 m<sup>2</sup> au nord.
- La rénovation des chaussées et circulations de la gare.
- La rénovation de l'îlot central et de l'auvent, lequel devrait comporter des panneaux photovoltaïques.
- Les caractéristiques des quais, les cheminements piétons et la circulation des autocars.
- Les travaux de rénovation complète de l'agence commerciale,
- La rénovation des sanitaires extérieurs, du local « conducteurs ».
- L'emplacement pour le stationnement des vélos.
- La réalisation d'un accès aux locaux du 1<sup>er</sup> étage.

## **Sur le plan environnemental**

La restructuration concerne essentiellement des surfaces déjà bâties au sein d'un milieu urbain dense. On note :

- Le remplacement de la flotte de véhicules à moteur thermique par des véhicules à faible émission de gaz à effet de serre et sans émission de particules.
- La création d'un bassin d'infiltration ou de rétention ayant pour objectif l'infiltration des eaux pluviales.
- La volonté de placer des panneaux photovoltaïques sur l'auvent.
- A ce stade, la structure de l'auvent est prévue d'être en bois.
- Des espaces végétalisés qui sont inexistantes aujourd'hui. Des arbres de hautes-tiges pour masquer aussi en partie le pignon de l'immeuble de bureaux mitoyen à l'une des copropriétés à exproprier et à démolir.

## **Le calendrier prévisionnel des travaux**

Les objectifs suivants ont été présentés lors de la réunion publique de juin 2024 :

- Enquête publique et obtention de la DUP fin 2024
- Prise de possession des bâtiments début 2026
- Démarrage des travaux en juillet 2026,
- Durée des travaux : 13 mois
- Travaux par phases, le site reste en fonctionnement,
- Fin des travaux : Aout 2027

## L'appréciation sommaire des dépenses

| <b>APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES</b>         |                       |
|---------------------------------------------------|-----------------------|
| Acquisitions et évictions                         | 1 400 000 €           |
| Frais d'études                                    | 1 100 000 €           |
| <i>Assistance juridique et foncière</i>           | <i>275 000 €</i>      |
| <i>Maîtrise d'Œuvre</i>                           | <i>500 000 €</i>      |
| <i>Etudes d'exploitabilité</i>                    | <i>60 000 €</i>       |
| <i>Autres études (techniques, sécurité, etc.)</i> | <i>265 000 €</i>      |
| Travaux                                           | 5 600 000 €           |
| <i>Déconstruction</i>                             | <i>426 000 €</i>      |
| <i>Aménagements extérieurs</i>                    | <i>2 190 000 €</i>    |
| <i>Structure charpente</i>                        | <i>480 000 €</i>      |
| <i>Travaux bâtiments et auvents</i>               | <i>888 000 €</i>      |
| <i>Autres travaux et aléas</i>                    | <i>1 616 000,00 €</i> |
| <b>TOTAL € TTC</b>                                | <b>8 100 000 €</b>    |

Ce montant ne comprend pas le coût de relocalisation des ateliers du lycée qui s'élève

**à 1 200 000 € ttc (y compris études et divers) Ce coût est à ajouter au coût de l'opération.**

Le dossier précise que la gare routière actuelle comporte :

- une plateforme de circulation de 4500 m<sup>2</sup>,
- une agence de vente REMI (72m<sup>2</sup>)
- un local chauffeur (170 m<sup>2</sup>),
- des sanitaires,
- un accès vers le 1<sup>er</sup> étage à reconstituer,
- un stationnement à vélos sécurisé,
- Les sols et les décorations à rénover, des espaces végétalisés à créer,
- Il y a une extension foncière au nord de 1350 m<sup>2</sup>,
- Les réseaux de fluides et d'assainissement à rénover,
- La video-protection est à revoir complètement,
- Les affichages dynamiques et les signalétiques, les mobiliers, les grilles des clôtures.

***Les montants des travaux et des démolitions sont en relation avec leur importance.***

D'autre part, la comparaison avec les autres solutions est difficilement réalisable dans la mesure où des paramètres importants dont dépendent la pertinence et la réussite d'un projet ne peuvent pas être facilement évalués mais se traduisent par de la qualité du service public.

A titre d'exemple :

- L'optimisation de la sécurité,
- La situation de la gare dans la ville qui favorise l'intermodalité,
- L'ouverture de la gare sur le quartier.

- La proximité des établissements scolaires, du centre-ville, du MOBE.
- La durée de réalisation des travaux
- La capacité en termes de nombre quais.
- Les nuisances sur l'environnement proche.
- Le coût global de l'opération, y compris les coûts induits et le foncier.

## **L'utilité publique : Argumentaire présenté par la Région Centre Val de Loire dans le dossier d'enquête pour justifier de l'utilité publique de l'opération de restructuration de la gare**

**1) La gare routière d'Orléans est décrite comme un équipement essentiel à la bonne marche du service des transports interurbains dont la situation actuelle est bonne mais dont la configuration ne permet plus de délivrer un service des transports de qualité.**

La situation actuelle de la gare routière est jugée excellente du fait :

- De la proximité du centre-ville et de la bonne liaison avec le reste de la ville,
- De la proximité de la gare SNCF.
- De la proximité de trois lycées dont les élèves sont les principaux utilisateurs.

Il s'agit d'un équipement important et central par les services donnés à la population :

- 21 lignes de cars passent par cette gare routière, soit 235 cars transportant 630.000 voyageurs par an, auxquels s'ajoutent environ 15.000 voyageurs de la ligne 1bis, qui dessert l'Eure-et-Loir, dont les cars qui fonctionnent au GNV ne peuvent pas aujourd'hui pénétrer dans la gare du fait de leur gabarit.
- En période scolaire, la fréquentation est de 3.500 voyageurs par jour.
- Le Service Librement Organisé (SLO) augmenterait le nombre de cars accédant à la gare d'environ 6 à 10 véhicules si la gare leur était accessible.

**2) Le site actuel est présenté comme dangereux et dysfonctionnel. Sa restructuration s'imposerait afin de séparer les cheminements des piétons de ceux des véhicules d'une manière efficace et ainsi supprimer les risques d'accidents. La réalisation d'une entrée et d'une sortie des autocars au même endroit, sur la rue Emile Zola, sur l'emprise des copropriétés 14 et 16 rue Emile Zola, et l'usage des porches actuel réservé uniquement aux piétons représenteraient donc la solution pour la région et les bureaux d'études.**

Des incidents sont relevés et un accident mortel s'est produit en 2013. La configuration spécifique actuelle et une signalétique inefficace poussent beaucoup d'usagers à accéder à la

gare par le même endroit que les cars, sous le porche. Il y a des conflits notoires de flux piétons / véhicules.

- 3) La configuration actuelle, en plus de favoriser des conflits d'usages piétons / véhicules, ne permet pas l'utilisation d'autocars plus récents (au GNV, à l'hydrogène, à l'électricité) ou des cars du Service Librement Organisé (SLO). Ce constat prône pour une restructuration de la gare avec une suppression du passage de cars sous les bâtiments.**

Les porches ont une hauteur de passage de 3,40 m, ce qui est insuffisant : les cars de Services Librement Organisés (SLO), peuvent atteindre 3,90m. Les cars REMI actuel ont une hauteur de 3,36 m. Les cars doivent obligatoirement pour les véhicules neufs disposer d'emplacements pour vélos ce qui les allonge et les rend incompatibles avec les rayons de giration de la conception initiale.

*Photo prise par le commissaire enquêteur le 10 octobre 2024 :*



Car REMI à l'entrée de la gare



Car à la sortie

Ensuite, la loi de transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015 impose qu'à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025, les véhicules neufs soient « à faibles émissions » de gaz à effets de serre. La région Centre Val de Loire a fait le choix d'autocars fonctionnant au Gaz Naturel pour Véhicules (GNV) avec 30% de gaz d'origine renouvelable et ces véhicules ont une hauteur minimale de 3,455 m incompatible avec la hauteur sous porche, sans exclure l'acquisition d'autres types de véhicules, de toutes façons aussi contraignants en termes de hauteur.

- 4) Le dossier d'enquête publique met en avant la vétusté générale, des limites imposées par la conception initiale et l'augmentation de la fréquentation actuelle par rapport à celle d'il y a 40 ans, le tout créant un sentiment d'inconfort et d'insécurité.**

Il est ainsi décrit les défauts actuels dans le dossier :

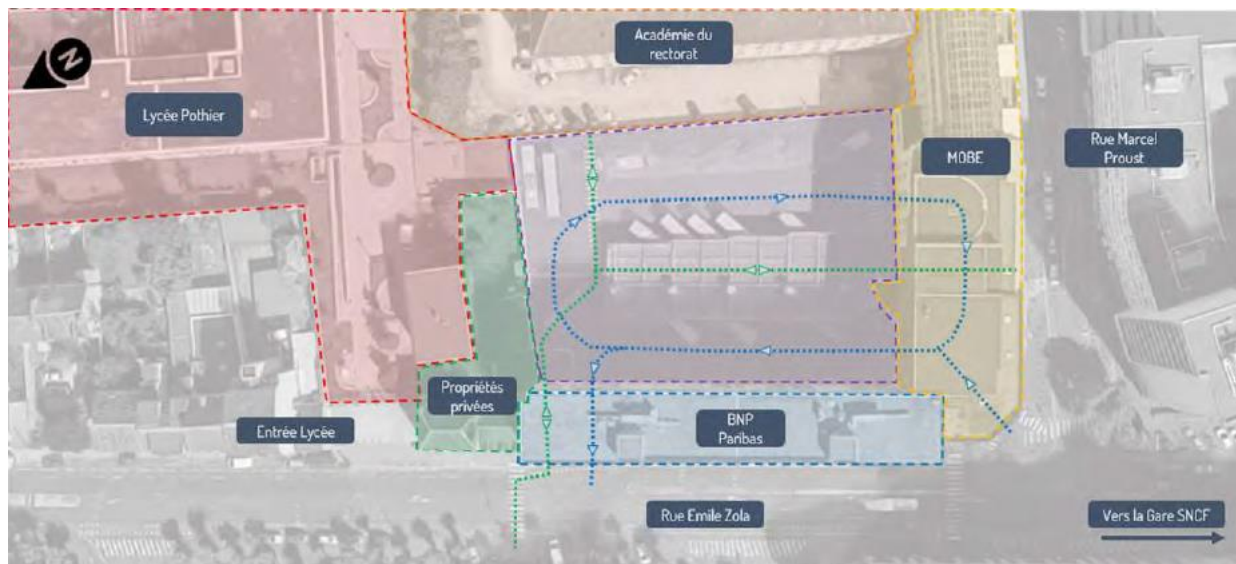
- L'enclavement de la gare rendant l'agence commerciale et la salle d'attente, celle-ci étant par ailleurs sous-dimensionnée, invisibles depuis la rue, l'isolement étant également propice aux incivilités.
- Des toilettes publiques fermées car « squattées et dégradées ».
- L'absence de confort en général.

Pour remédier à ces défauts, il est exposé que des travaux de réaménagement complets sont indispensables pour améliorer le service :

- D'ouvrir la gare vers l'extérieur afin de la désenclaver,
- De donner de la visibilité à l'agence commerciale, de l'agrandir, de la climatiser comme le local « conducteurs ».
- De créer une place piétonne sous le MOBE (Muséum d'Orléans pour la Biodiversité et l'Environnement) et de rénover le porche qui sera dédié uniquement aux piétons.
- De créer des trottoirs larges et des garde-corps
- D'installer une nouvelle information des voyageurs et des distributeurs automatiques de billets.

## 1-7 ANALYSE DU PERIMETRE DE LA DUP

La recherche de solutions a donc conduit la région à considérer que la restructuration de la gare routière était la meilleure solution. Les études de maîtrise d'œuvre ont conduit à un scénario qui réduit d'une manière optimisée les croisements entre la circulation des d'autocars et les cheminements des piétons et prévoit la rénovation globale de l'équipement.



*Les propriétés autour de la gare routière et le flux actuel des cars.*

Le projet envisage :

***L'expropriation des copropriétés 14 et 16 rue Emile Zola***, afin de créer une nouvelle entrée / sortie des autocars et ainsi limiter les croisements avec les piétons et sans contrainte de hauteur pour les véhicules. Sont concernés : 9 appartements, une auto-école et des annexes (caves, greniers et divers).



*Photo prise par le commissaire enquêteur le 22 juillet 2024 des deux copropriétés 14 et 16 rue Emile Zola dont l'expropriation est demandée par la Région Centre Val de Loire dans l'objectif de créer une entrée et une sortie des autocars après leur démolition.*

***De démolir un volume bâti appartenant au Département du Loiret*** et affecté au MOBE. Il est aujourd'hui désaffecté. Le Département accepte sa démolition sans nécessité pour la Région de l'acquérir.



*Photo extraite du dossier d'enquête montrant la partie hachurée rouge du volume appartenant au Département du Loiret, aujourd'hui désaffecté, qu'il est prévu de démolir afin d'améliorer la fonctionnalité et la capacité de la gare.*

**De démolir l'atelier du lycée Pothier** qui appartient à la région et qui sera relocalisé dans le lycée (le bâtiment H du lycée sera réhabilité pour intégrer les services techniques). Une procédure de désaffectation, sans déclassement du domaine public est prévue, l'emprise de cet atelier continuerait d'être affectée à un service public, celui des transports publics.

Le périmètre proposé, objet de la DUP, est le suivant :



Compte tenu de l'imbrication des volumes, des espaces, des installations techniques, le périmètre englobe une grande partie de l'îlot servant d'emprise à la gare et en particulier les

deux copropriétés situées 14 et 16 rue Emile Zola, l'atelier du lycée, l'immeuble MOBE donnant rue Marcel Proust, l'immeuble de bureaux rue Emile Zola, ainsi les parties suivantes sont incluses dans le périmètre :

- La partie de l'immeuble du MOBE en excroissance sur la gare routière.
- L'atelier du lycée
- Les porches passant sous l'immeuble MOBE et sous l'immeuble de bureaux
- Le mur pignon de l'immeuble de bureau situé rue Emile Zola mitoyen à la copropriété du 14 rue Emile Zola.
- Les murs donnant sur la cour de la gare routière.

Il est à noter qu'un parking souterrain est situé sous la gare. Pour souligner l'imbrication des ouvrages, des espaces et des volumes, on notera que le réseau d'évacuation des eaux passe à travers le parking souterrain.

Ce périmètre englobe les interfaces de la gare et des immeubles environnants concernés par la restructuration de la gare routière : les copropriétés touchées par le projet d'expropriation, les immeubles au-dessus des porches d'accès ou ayant un mur mitoyen avec l'opération (mur pignon mitoyen au 14 rue Emile Zola, L'immeuble du MOBE dont un volume sera démoli et un accès reconstruit, le bâtiment des ateliers du lycée, le parking sous la gare et sa rampe d'accès. Le périmètre présenté dans le dossier délimite une surface nécessaire et suffisante à la réalisation du projet.

# **1-8 COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE**

Le dossier comprend 98 pages :

**Sommaire du dossier :**

## **NOTICE EXPLICATIVE**

### **1. CONTEXTE**

- Le territoire orléanais
- La gare routière d'Orléans

### **2. HISTORIQUE**

I. Les scénarios envisagés par le Département du Loiret :

- Scénario A : Entrée des cars sous le porche existant situé rue Emile Zola (sortie actuelle) et création d'une sortie sur l'emprise du lycée Pothier
- Scénario B : Entrée et sortie au niveau du 14 rue Emile Zola.
- Scénario C : Entrée et sortie au niveau des 14 et 16 rue Emile Zola.

Tableau comparatif des trois scénarios.

### **3. L'OPERATION RETENUE**

### **4. JUSTIFICATION DE L'UTILITE PUBLIQUE**

- Un site essentiel aux transports interurbains
- Un site dangereux
- Un site restreint limitant l'accès de nombreux cars
- Un sentiment d'insécurité et d'inconfort

### **5. CONTEXTE REGLEMENTAIRE**

- Le Plan local d'urbanisme métropolitain (PLUM)
- Le recours à la procédure d'expropriation

### **LE PLAN GENERAL DES TRAVAUX**

**Plan masse des travaux échelle 1/500**

### **APPRECIATION SOMMAIRE DES TRAVAUX**

**PLANS DE SITUATION (3 plans)**

**PERIMETRE DE DUP**

**CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DES OUVRAGES LES PLUS IMPORTANTS**

## **1 Présentation générale**

## **2 Présentation architecturale et paysagère**

L'auvent / Orientation du flux piéton

La nouvelle agence commerciale

Rénovation sanitaires extérieurs / Accès au R+1

Espace extérieur / Interface gare routière – Voie publique

Axonométrie écorchée

## **3 Présentation fonctionnelle**

L'accès car

Principe de fonctionnement - Les quais

Principes de fonctionnement

Description des flux

## **4 Description des ouvrages**

Aménagements extérieurs

Fluides

Structure

Sécurisation

### **Dossier Enquête parcellaire**

- Un plan parcellaire
- Un état parcellaire (17 pages)

## **Avis du commissaire enquêteur sur le dossier d'enquête publique**

### Sur le dossier préalable à la DUP

L'article R112-4 et suivant du code de l'expropriation définit la composition du dossier pour qu'il soit soumis à enquête : 1° Une notice explicative ; 2° Le plan de situation ; 3° Le plan général des travaux ; 4° Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants ; 5° L'appréciation sommaire des dépenses.

Un plan définissant le périmètre de la DUP est dans le dossier.

La notice explicative indique bien l'objet de l'opération et les raisons pour lesquelles, parmi les partis envisagés, le projet soumis à l'enquête a été retenu, notamment du point de vue de son insertion dans l'environnement ce qui respecte l'article R112-6 du code de l'expropriation.

Sur le dossier d'enquête parcellaire : L'article R 131-3 du code de l'expropriation précise sa composition :

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.

La composition du dossier préalable à la DUP est conforme à l'article R112-4 et suivants du code de l'expropriation.

La composition du dossier d'enquête parcellaire est conforme à l'article R131-3 du code de l'expropriation.

Le dossier dématérialisé, mis en ligne sur le site internet de la préfecture du Loiret et sur celui de la Région Centre Val de Loire, et le dossier papier sont identiques.

Le dossier d'enquête publique permettait au public de comprendre les tenants et les aboutissants du projet, de comprendre la logique qui a mené au parti retenu.

Le travail de mise au point effectué par la préfecture, la région, le commissaire enquêteur, les bureaux d'études a participé à rendre le dossier complet et compréhensible par le public.

Sur la forme, il est regrettable que ce dossier ne soit pas paginé ce qui aurait facilité sa consultation.

## 2 ORGANISATION DE L'ENQUÊTE

### 2-1 DESIGNATION DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Le Tribunal Administratif d'Orléans a désigné, le 15 juillet 2024 par décision référencée E240000111/45, Monsieur Daniel Melczer en qualité de commissaire enquêteur, lequel est inscrit sur la liste 2024 d'aptitude aux fonctions de commissaire enquêteur.

### 2-2 ARRETE D'OUVERTURE DE L'ENQUETE

L'arrêté de la préfète du Loiret signé le 18 septembre 2024 prescrit l'ouverture d'une enquête publique conjointe préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux de réhabilitation de la gare routière sur le territoire de la commune d'ORLEANS, à la cessibilité des terrains nécessaires à l'aménagement dudit projet, en vue de l'identification des parcelles, de la recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et autres intéressés (enquête parcellaire).

### 2-3 PREPARATION – REUNIONS – VISITE DES LIEUX

A la suite de ma désignation par le tribunal administratif d'Orléans, j'ai contacté la préfecture du Loiret et la Région Centre Val de Loire, il s'ensuit des échanges par téléphone et par courriel, des prises de rendez-vous.

Le 22 juillet 2024 : rencontre du commissaire enquêteur avec les représentants de l'autorité organisatrice, à la préfecture du Loiret, Bureau de la légalité et du conseil juridique. J'ai pris connaissance du dossier, de la procédure, des périodes envisageables pour l'enquête publique en fonction de l'avancement de la mise au point du dossier d'enquête. La consultation des services et collectivités a été lancée le 20 juin 2024 et les avis devaient parvenir en préfecture jusqu'au 30 juillet 2024.

Le 24 juillet 2024 : rencontre du commissaire enquêteur avec la Chargée de Mission Patrimoine et Infrastructures, référente « Points d'Arrêts Routiers, Gares Routières et Ferroviaires » à la Direction des Transports et Mobilités Durables de la Région Centre Val de Loire. La représentante du bureau d'études SEGAT chargée du suivi du dossier était présente en visioconférence. Une présentation du projet m'a été faite et des échanges qui m'ont permis de comprendre les enjeux techniques, de sécurité et d'approfondir la problématique des interfaces de la gare routière avec son environnement urbain. Des hypothèses de déroulement de l'enquête ont été posées. J'ai établi un compte rendu de cette réunion qui s'est tenue au 5 rue de la Vieille Monnaie à Orléans.

Le 1<sup>er</sup> août 2024, un courrier de la préfète signé à cette date a été envoyé au président de la région Centre Val de Loire pour lui communiquer trois avis. Le courrier présentait une synthèse des avis qui provenaient du Département du Loiret, d'Orléans Métropole, de la Direction Départementale des Territoires du Loiret.

En septembre, le courrier de la préfète a fait l'objet d'une réponse de la part du Président de la région Centre Val de Loire qui précisait la prise en compte de chaque prescription listée dans le courrier préfectoral.

Le 13 septembre 2024 j'ai transmis une analyse du dossier à la préfecture et résumant les échanges avec la région et son bureau d'études. J'ai également demandé à la région, pour améliorer la compréhension par tout public, un schéma des divers flux (piétons/PMR, cars, vélos) que j'ai obtenu et qui a été ajouté au dossier d'enquête.

Le 18 septembre 2024, date de l'arrêté de la préfète prescrivant l'ouverture des enquêtes conjointes entre le 4 octobre 2024 et le 4 novembre 2024 avec quatre permanences du commissaire enquêteur.

### Visite des lieux :

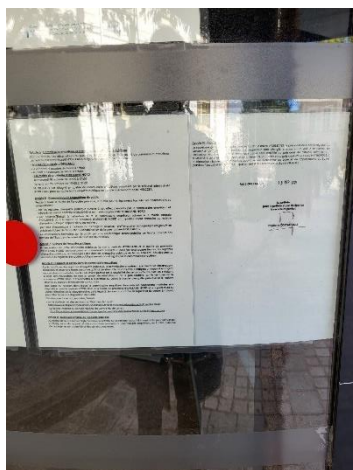
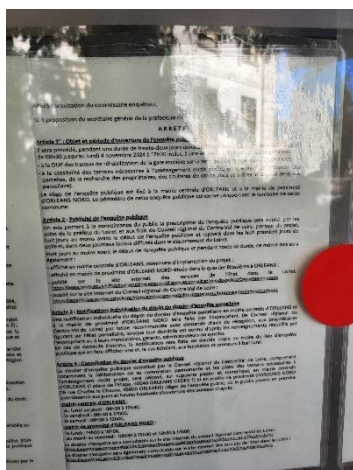
J'ai visité la gare routière et son environnement le 22 juillet 2024 et le 10 octobre 2024. J'ai également visité le centre de bus, la gare SNCF et la place d'Arc le 4 novembre 2024.

## **2-4 L'INFORMATION DU PUBLIC – PUBLICATIONS LEGALES**

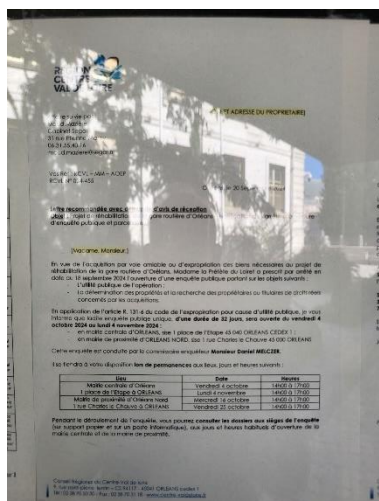
L'avis d'enquête publique est paru dans les journaux aux dates suivants :

- La république du Centre le 26 septembre 2024 et le 7 octobre 2024.
- Le Journal de Gien le 26 septembre et le 7 octobre 2024.

L'affichage réglementaire était en place sur les panneaux d'affichage de la mairie centrale et de la mairie de proximité nord. La lettre type de notification était également affichée comme j'ai pu le constater :

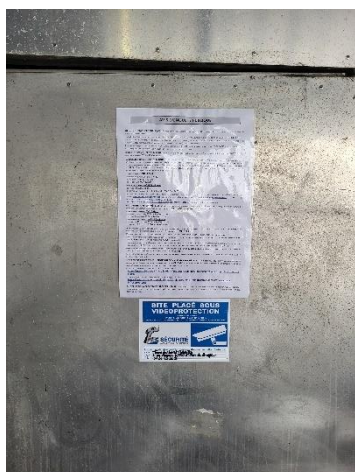


Arrêté préfectoral prescrivant l'enquête affichée à l'entrée de la mairie centrale. (photos prise par le commissaire enquêteur le 4 octobre 2024 à la mairie centrale).



Lettre type de notification aux copropriétaires des 14 et 16 rue Emile Zola, affichée à l'entrée de la mairie centrale (*Constat du 4 octobre 2024 par le commissaire enquêteur*).

J'ai demandé et obtenu qu'un affichage complémentaire soit mis en place par la région sur le site de la gare routière, j'ai constaté sa présence le 10 octobre 2024.



Affichage complémentaire mis en place par la région Centre Val de Loire sur le site de la gare routière à la demande du commissaire enquêteur. (*Photo prise par le commissaire enquêteur le 10 octobre 2024*).

## Contribuer à la réhabilitation de la Gare routière d'Orléans

Plus que quelques jours pour donner  
votre avis sur l'enquête publique liée  
au projet de réhabilitation de la gare  
routière d'Orléans. Participez à la  
réflexion autour de ce projet  
structurant du Réseau Rémi.

JE PARTICIPE

La région a rappelé sur son site et par sa newsletter le déroulement  
de l'enquête publique (*ci-joint copie d'écran effectuée par le  
commissaire enquêteur le 24 octobre 2024*)

## 2-5 DUREE

L'enquête a été ouverte, pendant une durée de trente-deux jours consécutifs, du vendredi 4 octobre 2024 à partir de 8 heures 30 jusqu'au lundi 4 novembre 2024 à 17 heures.

## 2.6 CONSULTATION DU DOSSIER

Le dossier d'enquête publique constitué par le Conseil régional du Centre-Val de Loire, a été déposé :

- sur supports papier et numérique, en mairie centrale d'ORLEANS (1 place de l'Etape, 45040 ORLEANS CEDEX 1)
- et en mairie de proximité d'ORLEANS NORD (16 rue Charles le Chauve, 45000 ORLEANS) sièges de l'enquête public.

Le public pouvait en prendre connaissance aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux suivants :

- à la mairie centrale d'ORLEANS : - du lundi au jeudi : 08h30 à 17h30, le vendredi : 08h30 à 17h00, - le samedi : 09h00 à 12h00,
- à la mairie de proximité d'ORLEANS NORD : - le lundi : 14h00 à 18h00, - du mardi au vendredi 08h30 à 12h30 et 13h30 à 17h00.

Le dossier d'enquête était également consultable sur le site internet du conseil régional Centre-Val de Loire : <https://jeparticipe.centre-valde Loire.fr/project/parlons-mobilites/step/consultation-sur-les-infrasstructures> ou <https://www.centre-valde Loire.fr/lactualite-de-la-region-centre-valde Loire/rehabilitation-de-la-gare-routiere-dorleans>

Le dossier d'enquête était également consultable sur le site internet des services de l'Etat dans le Loiret : <https://www.loiret.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques-et-consultations-du-public/Enquetes-en-cours>

**Le maire a signé les certificats qui attestent du respect des obligations réglementaires suivantes :**

- **L’affichage de l’avis d’information de l’enquête à la mairie centrale et à la mairie de proximité nord au moins huit jours avant le début de l’enquête et jusqu’à sa clôture.**
- **L’affichage à la mairie centrale et à la mairie de proximité nord des notifications adressées aux propriétaires pendant toute la durée de l’enquête.**
- **La mise à disposition de la consultation du public du dossier d’enquête publique dans la mairie centrale et dans la mairie de proximité nord pendant la durée de l’enquête.**

Ces certificats figurent en annexe du présent rapport.

## 3 DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

### 3-1 PERMANENCES DU COMMISSAIRE ENQUETEUR ET RECUEIL DES OBSERVATIONS

*Quatre permanences :*

| SITE                                      | ADRESSE                                    | JOURS               | HEURES                   |
|-------------------------------------------|--------------------------------------------|---------------------|--------------------------|
| Mairie Centrale d'Orléans                 | 1 place de l'Etape                         | Vendredi 4 octobre  | De 14 heures à 17 heures |
| Mairie de proximité annexe nord d'Orléans | Quartier Blossières, rue Charles le Chauve | Mercredi 16 octobre | De 14 heures à 17 heures |
| Mairie de proximité annexe nord d'Orléans | Quartier Blossières rue Charles le Chauve  | Vendredi 25 octobre | De 14 heures à 17 heures |
| Mairie centrale d'Orléans                 | 1 place de l'Etape                         | Lundi 4 novembre    | De 14 heures à 17 heures |

Pendant toute la durée de l'enquête, le public pouvait exprimer ses observations et propositions écrites :

- sur les registres à feuillets, non mobiles cotés et paraphés par le commissaire enquêteur, mis à disposition les lieux d'enquête ;
- par courrier postal adressé à la mairie centrale d'Orléans, à l'attention de Monsieur le Commissaire enquêteur. Il était prévu d'annexer ces courriers ou éventuellement les documents remis directement au commissaire enquêteur aux registres.
- à l'adresse électronique suivante : [pref-enquetes-publiques@loiret.gouv.fr](mailto:pref-enquetes-publiques@loiret.gouv.fr)

Les courriels étaient mis en ligne sur le site de la préfecture et étaient transmis au commissaire enquêteur au fur à mesure de leur arrivée.

### 3-2 PARTICIPATION

La participation a été très faible : Deux personnes, habitant à Orléans, sont venues s'informer le 25 octobre. Deux autres personnes sont venues ensemble le 4 novembre, étant concernées par l'expropriation d'un appartement.

Aucun courriel ni courrier n'ont été transmis. On peut avancer l'hypothèse que la communication préalable à ce projet a été efficace. Une réunion publique s'est tenue le 19 juin 2024 avec la présentation du projet. Plus de 30 personnes y ont participé et des articles dans la presse ou sur internet sont parus. Le maire d'Orléans et le président de la région étaient présents à cette réunion.

### 3-3 PROCEDURE D'ENQUÊTE PARCELLAIRE

#### *Rappel de l'objectif de l'enquête parcellaire :*

Une enquête parcellaire a pour objectif l'identification des parcelles susceptibles d'être expropriées, la recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et autres intéressés.

#### *Importance des acquisitions foncières à prévoir et propriétaire :*

|                          |                |                          |
|--------------------------|----------------|--------------------------|
| <b>14 rue Emile Zola</b> | <b>1 BS 50</b> | <b>489 m<sup>2</sup></b> |
| <b>16 rue Emile Zola</b> | <b>1 BS 51</b> | <b>181 m<sup>2</sup></b> |

#### *Notifications au propriétaire de la liste parcellaire :*

La notification individuelle du dépôt du dossier d'enquête parcellaire en mairie a été envoyée en recommandé avec avis de réception, par le bureau SEGAT pour la région, aux propriétaires figurant sur la liste de l'état parcellaire du dossier d'enquête (Le courrier de notification est daté du 20 septembre 2024.

Ce courrier donnait toutes les informations sur le déroulement de l'enquête, les permanences du commissaire enquêteur, les possibilités de consulter le dossier et rappelait l'obligation du propriétaire auquel notification est faite de fournir, avant la fin de l'enquête, les indications relatives à leur identité ou, à défaut, de donner tous renseignements en leur possession sur l'identité du ou des propriétaires actuels. Le courrier rappelait les références des articles du code de l'expropriation qui imposent aux propriétaires, aux usufruitiers et à tous les intéressés de se faire connaître à l'expropriant. Il transmettait :

- L'arrêté d'ouverture d'enquête ;
- L'extrait de l'état parcellaire ;
- La fiche à renseigner ;
- Une enveloppe retour timbrée.

#### *Déroulement de l'enquête.*

L'enquête publique préalable et l'enquête parcellaire se sont déroulées conjointement du 4 octobre 2024 au 4 novembre 2024.

La lettre type de notification a été affichée également en mairie avec la liste des propriétaires concernés.

Un tableau de suivi des notifications aux copropriétaires, des retours d'avis de réception et des fiches de renseignements était tenu par le bureau SEGAT pour la région.

Il est à noter que sur la version du tableau de suivi qui m'a été transmise le 12 novembre, il est indiqué que deux plis n'ont pas été réclamés sur les 24 notifications, cinq fiches de renseignement ont été retournées.

### **3-4 NOMBRE D'OBSERVATIONS RECUES**

- Sur le registre 3
- Par courriels 0
- Par courriers 0

Aucune observation n'est arrivée hors délai de l'enquête publique

### **3-5 CLÔTURE DE L'ENQUÊTE – TRANSFERT DES REGISTRES**

Le registre de la mairie centrale et le registre de la mairie de proximité nord ainsi que le dossier d'enquête ont été transmis au commissaire enquêteur le 12 novembre après leur clôture par un représentant habilité du maire.

Le commissaire enquêteur avait pris soin de prendre en photo, à la fin de l'enquête, les pages de registres où figuraient les observations.

### **3-6 SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS**

Bien que le code de l'expropriation ne prévoit pas de remise de procès-verbal de synthèse par le commissaire enquêteur, j'ai adressé par mail les observations reçues à Madame la chargée de mission patrimoine et infrastructure de la région et au bureau SEGAT un compte rendu des observations reçues, le 5 novembre soit le lendemain de la fin de l'enquête, en sollicitant des réponses sur certains points.

Les réponses m'ont été apportées par des échanges avec la région Centre Val de Loire et le bureau SEGAT, ils sont relatés ci-après dans le présent rapport (voir « chapitre 5 : analyse des observations » et à la suite : Autres échanges entre le commissaire enquêteur et les services de la région Centre Val de Loire).

## **4 SYNTHÈSE DES AVIS APRES CONSULTATION ADMINISTRATIVE PAR LA PREFECTURE**

Le bureau du contrôle de la légalité et du conseil juridique de la préfecture a consulté :

### **Le Conseil Départemental du Loiret**

Par courrier du 22 juillet adressé à la préfète du Loiret, il rappelle qu'il a été associé à l'élaboration du projet et qu'il est favorable à la réalisation du scénario retenu. Il rappelle qu'un accès aux locaux du 1<sup>er</sup> étage est à recréer après la démolition de la partie du bâtiment en excroissance sur la cour de la gare. Le département joint pour information un courrier daté du 13 mars 2024 qu'il avait adressé à la région par lequel il demandait que cette condition d'accès depuis le domaine public soit respectée.

Nota : Dans le projet, il est bien prévu la réalisation d'un escalier d'accès aux locaux du premier étage

### **Orléans Métropole**

Par courrier du 26 juillet 2024 adressé à la préfète, Orléans Métropole reconnaît le caractère indispensable de l'expropriation des copropriétés 14 et 16 rue Emile Zola. Elle estime que le projet doit proposer, sur le domaine public, des aménagements nécessaires à la sécurité des piétons, en particulier les lycéens. Dans ces propositions, l'accès au parking de l'immeuble doit être pris en compte pour la sécurité et l'aménagement paysager. L'emprise de la terrasse du bar près de l'entrée du lycée doit être reconstituée, il en va de même pour le poteau d'incendie à proximité de l'accès de la gare. Un espace de stationnement pour les vélos est demandé. Le courrier rappelle que le traitement paysager des anciens accès (porches) et l'angle des rues devra être précisé. L'attention de la région est également sollicitée par une demande de précision sur la clôture des espaces sous porches, le mobilier urbain, la vidéo-surveillance, le traitement paysager pour masquer un poste électrique, le traitement du mur pignon après démolition du 14 rue Emile Zola. Le courrier se termine par la demande du maintien et du renfort des relations entre les services d'Orléans Métropole et ceux de la région

### **Le courrier de synthèse des avis de la préfète adressé à la région et daté du 1<sup>er</sup> août 2024**

Ce courrier est une synthèse de la consultation administrative et reprend les demandes d'Orléans Métropole. Il invite la région à modifier le dossier DUP déposé le 3 mai 2024 afin qu'il prenne en compte les demandes formulées dans le cadre de cette consultation.

## **La réponse de la région au courrier de synthèse des avis du 1<sup>er</sup> août 2024.**

La région répond à la préfète en transmettant un dossier modifié (version 3) prenant en compte les remarques :

- Une traversée sécurisée par feux sera aménagée sur la rue Emile Zola devant le parvis du lycée Pothier, à la fois pour les piétons et les cyclistes ;
- La Région et les services d'Orléans Métropole se sont rencontrés pour l'insertion de la piste cyclable bidirectionnelle dans le projet du réaménagement du carrefour d'entrée en gare routière. Celle-ci sera positionnée côté Ouest afin d'éviter tout conflit car/vélo au niveau de l'entrée de la gare routière et élèves/vélos au droit du parvis. Ce réaménagement permet de libérer de l'espace et de maintenir une largeur de trottoir côté Est, et donc de préserver la terrasse du bar voisin ;
- Le poteau incendie sera reconstruit à proximité immédiate du futur accès de la gare routière ;
- Un abri vélo sécurisé est prévu dans l'enceinte de la gare routière, ainsi que des arceaux. Le traitement de l'accès des vélos au site est intégré au projet ;
- Les couleurs choisies pour les sols, murs et piliers à l'angle des rues Emile Zola et Marcel Proust permettra une bonne lisibilité des espaces ;
- Les accès en gare routière seront adaptés aux différentes natures de flux (piétons, vélos, cars, véhicules de livraison et de secours), l'accessibilité PMR sera assurée, les cheminements seront lisibles pour chaque usage ;
- Les accès en gare routière seront sécurisés (système de contrôle d'accès des véhicules, clôtures, système de fermeture automatique la nuit, vidéosurveillance, mobilier adapté) ;
- Un traitement paysager est prévu pour dissimuler le poste électrique. Concernant le mur aveugle rendu apparent par la démolition des bâtis, la Région se rapprochera du propriétaire pour étudier des solutions de traitement esthétique. Toutefois, cette prise en charge n'est pas prévue au budget régional, le bâtiment n'étant pas sa propriété ;
- Les échanges entre les services de la région et les services d'Orléans Métropole sont nombreux et transversaux, il est prévu de les maintenir et les renforcer en fonction des thématiques.

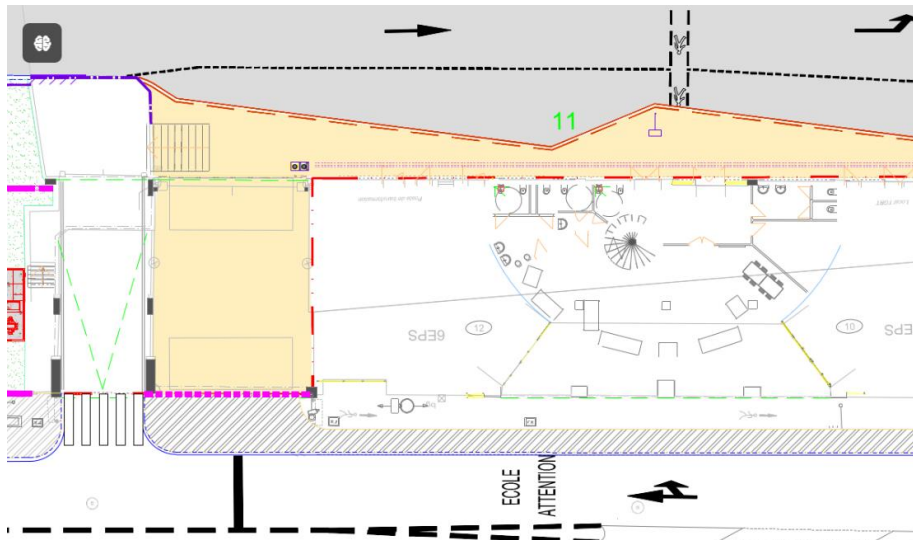
## **Les échanges entre le commissaire enquêteur et la personne chargée du projet à la région pour la mise au point du dossier d'enquête**

[Commissaire enquêteur : Le flux des piétons et celui des PMR sont-ils distincts ?](#)

Réponse de RCVL : il n'est pas prévu de les distinguer, tous les cheminements étant PMR. Il n'y a qu'au niveau des quais que les quais PMR non accessibles « fauteuils » seront précisés, et les fauteuils réorientés sur les quais suffisamment larges (4 au total)

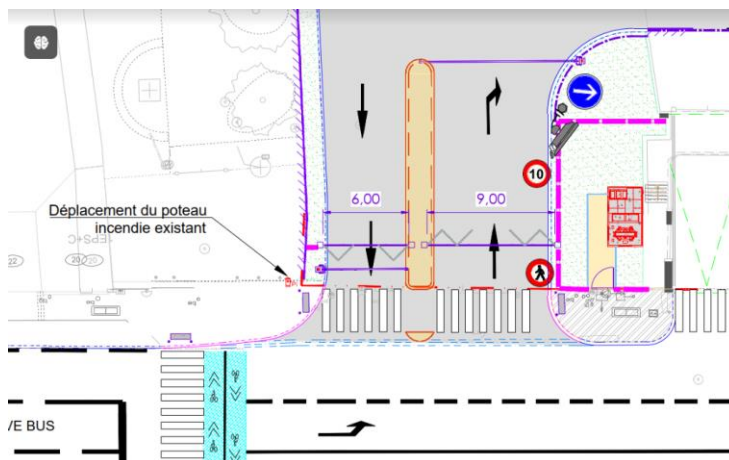
Commissaire enquêteur : Quels sont les aménagements prévus entre l'entrée/sortie des cars et l'accès des piétons ?

**Réponse de RCVL** : Pour l'instant, ce n'est pas entièrement dessiné. Mais la sortie actuelle des cars deviendra un accès piéton exclusivement, avec un traitement des sols PMR au revêtement identique à celui des quais, et un éclairage adapté. Le portail de fermeture est déplacé en sortie du tunnel (pour clôturer la gare routière lorsque celle-ci est fermée), et une sortie sur un large trottoir.



Commissaire enquêteur : Le déplacement du poteau d'incendie est pris en compte. Sauf erreur la nouvelle implantation n'est pas précisée, cela nécessitera probablement une coordination avec le SDIS.

**Réponse RCVL** : Oui ce sera le cas.



Commissaire enquêteur : demande de précision sur l'espace de stationnement pour les vélos ;

**Réponse RCVL** : Un abri vélo sécurisé est prévu dans l'enceinte de la gare routière, ainsi que des arceaux. Le traitement de l'accès des vélos au site est intégré au projet ;  
Commentaire du CE : Il est précisé que des arceaux seront placés près de l'agence commerciale.

Commissaire enquêteur : sauf erreur, leur nombre n'est pas précisé, une estimation devrait être indiquée.

**Réponse RCVL** : Environ 3 arceaux sont prévus + abri vélo a priori 20 places (cet abri vélo va être fabriqué sur mesure, et pourra être agrandi si besoin) // nos cars Rémi sont équipés d'emports vélos.

Les flux piétons et PMR ne sont pas clairement représentés.

**Réponse RCVL** : Les cheminements piétons sont PMR

Commissaire enquêteur ; La reprise de l'enduit est au moins à prévoir à l'endroit de la démolition du mur mitoyen ?

**Réponse RCVL** : Ok, ce sera pris en compte

Commissaire enquêteur : La métropole est-elle d'accord avec les dernières modifications notamment celles concernant la circulation et les feux sur la rue Emile Zola ?

**Réponse RCVL** : La reprise du carrefour tient compte à 100% des préconisations émises par Orléans Métropole. Une réunion est calée pour définir les derniers petits ajustements

Commissaire enquêteur : Est-ce que la direction du lycée et le rectorat ont été consultés ?

**Réponse RCVL** : Oui, la proviseure du lycée a été rencontrée à différentes reprises et le projet coconstruit avec elle, mais aussi les services de la région (direction des lycées) ; le rectorat a été rencontré et est plutôt satisfait du projet. Autres acteurs rencontrés et en interface : Museum, copro des 10 et 12 rue Emile Zola, département du Loiret

Fonctionnement du carrefour à feux :



Des piétons empruntent-ils cet accès ou bien est-il exclusivement réservé aux véhicules ??

**Réponse RCVL** : c'est la rampe du parking souterrain => usage parking exclusivement En revanche, l'espace beige en-dessous correspond à une entrée/sortie piétonne.

**Demande complémentaire** : Est-il possible de joindre un schéma montrant clairement les flux piétons /PMR :

***Ce plan a été joint au dossier d'enquête***

-----

## 5 ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PUBLICS

Madame LUCAS-BELPALME, gérante de la SCI les fagots 14 rue Emile Zola a déposé l'observation suivante le 4 novembre 2024.

*Je m'étonne que les expropriations soient nécessaires car il y aurait d'autres emplacements possibles notamment sous la place d'Arc. Des infrastructures existent déjà.*

*- J'ai été contacté en septembre 2023, je n'ai pas loué mon appartement car la procédure était engagée, et par conséquent je subis un manque à gagner depuis avril 2023, en tout état de cause je souhaiterais être indemnisée en conséquence, et j'ai dû m'acquitter de toutes les taxes.*

*Si l'expropriation a lieu, quand serais-je indemnisée ? et qui sera mon interlocuteur pour fixer le prix ? Ma crainte est de ne pas pouvoir acheter un bien semblable avec l'indemnisation.*

### **Réponse de la Région Centre Val de Loire et du bureau SEGAT :**

- Sur le choix d'un autre emplacement :

Comme détaillé dans le dossier d'enquête, le département et par la suite la région ont étudié tous les sites situés à proximité, et maîtrisables par eux ou des partenaires de l'opération. Ces études, effectuées sur plusieurs années, ont permis de conclure que le site actuel, remanié grâce aux acquisitions des 14 et 16 rue Émile Zola, était la seule solution viable, au vu de l'absence de foncier disponible, des contraintes de l'opération en termes d'emplacement, des contraintes techniques liées au MOBE et à la copropriété de bureaux sise au 12 rue Emile Zola, et du coût de l'opération pour la collectivité.

L'emplacement évoqué sous la place d'Arc n'est pas envisageable car Carrefour et Orléans Métropole y prévoient un vaste projet, concomitant à celui de la réhabilitation de la gare routière, visant à le supprimer et revoir l'entrée du centre commercial.

Les trémies routières vont être supprimées, ainsi que le plateau piéton qui les surplombent. Le centre bus n'existera donc plus et un nouveau pôle d'échange multimodal va être créé sur voirie, accompagné du redressement de la voie tramway de la ligne A.

Ce pôle d'échanges multimodal sera principalement utilisé par le réseau urbain, le nombre de quais étant limité et la régulation des cars n'y étant pas possible. Le seul emplacement possible demeurerait celui de la gare routière actuelle.

Commentaires du commissaire enquêteur : J'ai effectué une visite du centre de bus et de la station du tram le 4/11 après ma dernière permanence. J'ai également pris connaissance du projet de requalification des mails et de la place d'Arc ainsi que la déviation de la ligne du

tram et le projet d'agrandissement du centre commercial. La réponse du bureau SEGAT confirme ce que j'avais déduit à la suite de cette visite.

- Sur l'indemnisation de la perte des loyers :

Si la perte de loyers n'est pas prise en compte par le juge en fixation des indemnités, il reste toutefois en principe intéressant pour les propriétaires de vendre leur appartement libre, afin d'éviter de subir un abattement pour occupation.

L'éventuel gain dépend des caractéristiques du bien, de son état et de la durée sans location. Il convient de noter que d'une part la relocation, si elle a été déconseillée notamment en cas de travaux de rafraîchissement à prévoir, était toutefois libre, et d'autre part, que l'absence de location des biens ne serait en tout état de cause imputable à l'opération qu'à compter d'octobre 2023, date de la première annonce de la procédure d'acquisition.

Les offres d'acquisitions seront envoyées aux propriétaires ayant accepté une visite et un mesurage de leur bien dès l'obtention de l'arrêté de DUP, soit au tout début de l'année 2025. Les ventes pourraient être réitérées par acte authentique en quelques semaines.

En revanche, en cas d'échec des négociations amiables et de fixation des indemnités par le juge, les paiements ne seraient pas effectués avant le début de l'année 2026.

#### Le Commissaire enquêteur : sans commentaire complémentaire

Le 25 octobre 2024, Monsieur JM BORDES, habitant le quartier de la gare a écrit sur le registre de la mairie annexe nord :

*Habitant le quartier gare, je me suis intéressé à ce dossier de réaménagement de la gare routière et de ses conséquences sur la circulation des cars au milieu d'un environnement scolaire. La question de l'amélioration de la sécurité des piétons et du fonctionnement de la gare routière pendant les travaux doit être attentivement étudiée pour modifier la situation actuelle.*

#### Commentaires du commissaire enquêteur :

Le dossier d'enquête présente l'amélioration de la sécurité des piétons comme l'un des objectifs du projet. L'extension foncière au nord de 1 350 m<sup>2</sup> permet de relocaliser l'entrée et la sortie des cars au même endroit, en dehors des porches. Si des croisements du flux des cars existent toujours avec les cheminements de piétons, ils s'effectuent dans des conditions de bonne visibilité pour les conducteurs comme pour les piétons. Le dossier explique aussi (cf. notice explicative – Partie 3 -Opération retenue) que le parcours des piétons sera sécurisé par les dispositifs suivants : cheminements identifiés et naturels, plateau surélevé pour les traversées piétonnes, barrières. Le croisement des piétons et des cars, composés de beaucoup de lycéens, au niveau de l'entrée et de la sortie des véhicules rue Emile Zola doit rester un point d'attention de la région et de sa maîtrise d'œuvre jusqu'à la réception des travaux.

Concernant la sécurité pendant les travaux, il s'agit effectivement d'une période délicate même si les travaux seront décomposés en phases. Certaines phases s'accompagneront

probablement d'un service dégradé, la sécurité devra faire l'objet d'une grande attention de la part de la maîtrise d'œuvre.

Le 25 octobre 2024, Monsieur Michel CARQUIS, habitant le quartier Saint Marceau a écrit sur le registre de la mairie annexe nord :

*Venu pour consultation du projet, son impact pour la qualité des transports urbains et de l'amélioration de la sécurité autour du site. Pas d'observation particulière.*

-----

## **Echanges complémentaires entre le commissaire enquêteur, les services de la région Centre Val de Loire et le bureau SEGAT**

Le commissaire enquêteur : Que peut-on dire du coût de réinstallation des ateliers du lycée dans un autre endroit du lycée ? Je suppose qu'il n'est pas compris dans le coût de l'opération « Gare routière » ?

L'affectation a été votée pour un montant de 1 200 000€TTC hors coût de déménagement et équipements. Le cout des travaux est de 800 000€ HT

Le commissaire enquêteur : Est-ce qu'il y aura, consécutivement à ces travaux de relocalisation des ateliers, une meilleure fonctionnalité, une modernisation, de meilleures conditions de travail pour les agents qui les utiliseront ?

La relocalisation des ateliers dans le bâtiment H présente les avantages suivants :

- La fonction sera située au cœur du lycée, ce qui facilitera leur déplacement
- Les agents vont bénéficier d'un bâtiment répondant aux normes thermiques, acoustiques et de qualité de l'air.
- Les différents équipements seront ergonomiques pour répondre à la pénibilité de leur travail.
- Ils auront des vestiaires avec douches et une salle de repos, ce qui va contribuer à leur bien être en matière d'hygiène et de convivialité

Le commissaire enquêteur : Est-ce que les nouveaux cars à faibles émissions sont plus bruyants que les cars actuels ? Est-ce que le trafic sera augmenté ? Aujourd'hui les cars utilisés sont-ils tous au gasoil ou fonctionnent-ils déjà aux GNV ?

Concernant les cars, ils seront moins bruyants, le trafic sera identique (nous aurons moins de quais). Aujourd'hui, les cars circulent principalement au gasoil. Un renouvellement de la flotte est engagé pour que la flotte soit transformée soit en GNV, soit en électrique (mix énergétique). Nous avons déjà des cars GNV, mais ceux-ci doivent stationner ailleurs que dans la gare routière car sont trop hauts et ne passent pas sous les porches. En gare routière, nous n'avons donc que des cars gasoil.

Le commissaire enquêteur : Pouvez-vous me confirmer qu'il n'y a que 9 appartements et un local commercial concernés par la procédure d'expropriation ?

Je vous confirme qu'il y a 9 appartements (en réalité 10 mais 2 ont été réunis au 1<sup>er</sup> étage du 14 rue Emile Zola entre les mains de M. Gond) + les locaux commerciaux.

Le commissaire enquêteur : Le nombre de quais aujourd'hui est de 21. Le projet prévoit 13 quais accessibles à tous les véhicules à gabarit plus important, à faibles émissions et avec emports vélos. Comment expliquer que le service offert aux usagers ne sera pas dégradé ?

Les 21 quais ne sont pas tous exploités à ce jour (plutôt 19). De plus, nous n'avons jamais plus de 13 cars en même temps actuellement, y compris en hyper pointe (c'est notre max, et nous travaillons à ce que ce nombre soit d'ores et déjà diminué en recalant certains horaires).

Moins de manœuvres des véhicules, davantage de fluidité ? => plus de fluidité grâce au système de contrôle d'accès et d'affectation des véhicules aux quais.

De plus, l'exploitation sera entièrement revue afin d'être calée à la configuration de la gare routière (optimisation des rotations, recalage des horaires tout en maintenant régularité et ponctualité, etc.).

En complément encore, les cars dont le terminus n'est pas la gare routière n'y entreront pas et effectueront des poses/déposes d'usagers sur la rue en amont (à une cinquantaine/centaine de mètres sur la rue Albert 1<sup>er</sup>) sur des quais mutualisés avec le réseau urbain (ces quais vont être améliorés dans le cadre du projet de requalification des mails de la métropole, accessibles PMR).

Certaines déposes d'usagers (pour les véhicules venant de la rue Albert 1<sup>er</sup>, c'est-à-dire du sud, pas pour ceux venant de la rue Emile Zola) seront également effectuées sur ces quais hors gare routière pour gagner du temps avant la fin d'un service et avant que le car n'entre sur site se remettre à quai pour son prochain enchaînement, ou ne rentre au dépôt. Les usagers y gagneront environ 5 minutes, peut-être plus. Le gain de temps vient du fait que les cars n'auront pas besoin de passer 2 carrefours à feux, ni le système de barriérage ni la rotation autour de l'îlot central.

Ces quais rue Albert 1<sup>er</sup> seront vraiment très proches de la gare routière. Ils apparaîtront sur nos plans d'informations des quais et sur les écrans dynamiques de la gare routière.

Le temps de stationnement moins long et rotations plus nombreuses ? => oui, à part en période creuse, les cars réguleront moins à quai. Le système d'affectation dynamique des quais pourrait permettre qu'un car déposant les usagers d'un circuit donné n'ait pas besoin de changer de quai pour prendre en charge les usagers d'un circuit suivant même si ce n'est pas le même circuit. En effet, l'usager sera informé grâce aux écrans dynamiques et aux équipements de sonorisation de son quai de prise en charge, si celui-ci est différent d'habituellement.

Y a t-il un dépôt de bus sur un autre site ? chaque transporteur a ses dépôts de cars. Ces dépôts ne sont pas loin et seront utilisés comme espaces de régulation principaux en phase travaux et par la suite également. De plus, nous travaillons avec Orléans métropole pour disposer d'emplacements de régulation à proximité de la gare routière pour des cas particuliers => les emplacements devant le théâtre pourraient nous être octroyés (mais pas encore de validation officielle).

Le projet a-t-il la capacité d'accueillir dans les années futures une augmentation du nombre des usagers ?

Dans le cadre du projet SERM de l'Orléanais, le nombre d'usagers sera augmenté avec la mise en place de lignes de cars express.

Les équipements sont largement suffisants pour absorber une forte hausse de fréquentation (information voyageur, confort usager, espaces d'attente...).

Toutefois, il conviendra de retravailler rigoureusement les rotations des cars, et pour cela, le projet de réhabilitation et de modernisation de la gare routière sera un atout. En effet, les outils mis en place d'ouverture de la gare routière aux cars avec systèmes de lectures de plaques et d'affectation dynamique des quais nous permettront d'optimiser l'exploitation du site pour intégrer de nouveaux trajets. Les données issues de ces outils nous permettront de recueillir les taux d'occupation des quais avec horaires, par ligne, et autres éléments importants.

Le 16 novembre 2024,

**Le commissaire enquêteur**

**Signé : Daniel MELCZER**

### **Pièces jointes au rapport du commissaire enquêteur :**

- 1 - Arrêté de la Préfète du 18 septembre 2024 portant ouverture de l'enquête publique ;
- 2 – Avis d'enquête publique ;
- 3 - Annonces légales parues dans la presse locale ; Certificats du maire de mise à disposition du dossier d'enquête publique, d'affichage de l'avis d'information, d'affichage des notifications ;
- 4 - Lettre de notification envoyée aux propriétaires dans le cadre de l'enquête parcellaire ;
- 5 - Synthèse des observations et réponses du porteur du projet.