

Département du RHÔNE

Commune de COMMUNAY

**PROJET DE CRÉATION DE LA VOIE NOUVELLE
« RUE DE LA MENUISERIE »**

RAPPORT D'ENQUÊTES PUBLIQUES
Enquête préalable à Déclaration d'Utilité Publique
et
Enquête Parcelaire

Enquêtes publiques du 19 septembre au 21 octobre 2016

Commissaire enquêteur : Jean-Louis DELFAU
Dossier n° E16000135/69

SOMMAIRE

1 CADRE DE L'ENQUETE.....	4
1.1 PRÉAMBULE.....	4
1.2 OBJET DES ENQUETES.....	4
1.2.1 <i>L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.....</i>	<i>5</i>
1.2.2 <i>L'enquête parcellaire.....</i>	<i>5</i>
1.3 CADRE JURIDIQUE.....	5
1.3.1 <i>L'enquête préalable à la DUP.....</i>	<i>5</i>
1.3.2 <i>L'enquête parcellaire.....</i>	<i>6</i>
2 NATURE ET CARACTERISTIQUES DU PROJET.....	7
2.1.1 <i>Le contexte.....</i>	<i>7</i>
2.1.2 <i>Les objectifs.....</i>	<i>7</i>
2.1.3 <i>Le projet.....</i>	<i>8</i>
2.1.4 <i>Les dossiers.....</i>	<i>9</i>
2.1.4.1 <i>Dossier d'enquête publique préalable à la DUP.....</i>	<i>9</i>
2.1.4.2 <i>Dossier d'enquête parcellaire.....</i>	<i>9</i>
3 ORGANISATION ET DEROULEMENT DES ENQUÊTES.....	10
3.1 DÉSIGNATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR.....	10
3.2 MODALITÉS DES ENQUÊTES.....	10
3.2.1 <i>Arrêté préfectoral.....</i>	<i>10</i>
3.2.2 <i>Dates des enquêtes publiques (Articles 1er et 4).....</i>	<i>10</i>
3.2.3 <i>Dossiers et registres (Articles 1er et 4).....</i>	<i>10</i>
3.2.4 <i>Permanences du commissaire enquêteur (Articles 2 et 4).....</i>	<i>11</i>
3.3 PRÉPARATION DES ENQUÊTES.....	11
3.3.1 <i>Contacts préalables.....</i>	<i>11</i>
3.3.2 <i>Préparation et organisation, rôle du C.E.....</i>	<i>11</i>
3.3.3 <i>Visite des lieux.....</i>	<i>12</i>
3.4 CONCERTATION PRÉALABLE.....	12
3.4.1 <i>Information et Concertation.....</i>	<i>12</i>
3.4.2 <i>Consultation des administrations.....</i>	<i>13</i>
3.5 INFORMATION DU PUBLIC.....	14
3.5.1 <i>Presse.....</i>	<i>14</i>
3.5.2 <i>Affichage.....</i>	<i>14</i>
3.5.3 <i>Site internet.....</i>	<i>14</i>
3.5.4 <i>Autres supports.....</i>	<i>14</i>
3.6 NOTIFICATION INDIVIDUELLE.....	14
3.6.1 <i>Pour les parcelles AE-156 et AE-157.....</i>	<i>15</i>
3.6.2 <i>Pour la parcelle AE-158.....</i>	<i>16</i>
3.7 INCIDENTS RELEVÉS AU COURS DES ENQUÊTES.....	16
3.8 CLÔTURE DES ENQUÊTES.....	16
3.9 PROCÈS-VERBAUX DES OBSERVATIONS ET MÉMOIRE EN RÉPONSE.....	16
3.9.1 <i>Procès-verbaux.....</i>	<i>16</i>

3.9.2	<i>Mémoire en réponse</i>	17
4	OBSERVATIONS DU PUBLIC	18
4.1	ENQUÊTE PRÉALABLE À LA D.U.P.....	18
4.1.1	<i>Participation du public</i>	18
4.1.2	<i>Thèmes des observations</i>	18
4.1.2.1	<i>Utilité de la voie nouvelle</i>	31
4.1.2.2	<i>Choix du tracé</i>	39
4.1.2.3	<i>Questions et suggestions</i>	42
4.1.2.4	<i>Demandes complémentaires du Commissaire Enquêteur</i>	46
4.1.3	<i>Position personnelle du Commissaire enquêteur</i>	49
4.2	ENQUÊTE PARCELLAIRE.....	50
4.2.1	<i>Participation du public</i>	50
4.2.2	<i>Thèmes</i>	50
4.2.2.1	<i>Les propriétaires de l'emprise</i>	50
4.2.2.2	<i>Mesures d'accompagnement</i>	52
4.2.2.3	<i>Observations du Commissaire Enquêteur</i>	54
4.2.3	<i>Position personnelle du Commissaire Enquêteur</i>	55

ANNEXES

1. Décision du Tribunal Administratif de Lyon du 30 mai 2016 désignant le commissaire enquêteur pour le projet de création de la voie nouvelle « rue de la menuiserie » à Communay
2. Arrêté préfectoral n° E-2016-443 du 19 août 2016 prescrivant l'ouverture d'une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et d'une enquête parcellaire relatives au projet de création de la « rue de la menuiserie », et en fixant les modalités
3. Avis au public du Préfet du Rhône informant de la mise à enquêtes publiques du projet de création de la « rue de la menuiserie » à Communay
4. Avis d'enquêtes publiques - publications dans la presse
 - « Tout Lyon Affiches » des 10 et 24 septembre 2016
 - « Le Progrès » des 05 et 20 septembre 2016
5. Certificat d'affichage de l'avis au public en date du 1^{er} septembre 2016
6. Procès-verbal de constat d'affichage dans toutes les salles communales ainsi qu'à chaque extrémité de la future rue, avec photos
7. Affichage sur le panneau d'affichage numérique à message variable
8. Photos de la maison Janin et de l'entrée de la propriété de M. Bonthoux
9. Photos de l'accès actuel du parking à partir de la rue Centrale par le porche, et de l'impasse de la Forge
10. Procès verbal de synthèse des observations recueillies au cours de l'enquête préalable à la DUP
11. Procès verbal de synthèse des observations recueillies au cours de l'enquête parcellaire
12. Mémoire de la CCPO en réponse aux observations

RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

1 CADRE DE L'ENQUETE

L'enquête publique représente un véritable instrument d'information et de participation du citoyen. Elle est un des lieux et outils de régulation de la démocratie, où tous et chacun peuvent et/ou doivent s'exprimer.

La définition en est donnée par la loi Grenelle 2 n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement. L'enquête publique a pour objet d'assurer, d'une part, l'information et la participation de la population, de recueillir son opinion et ses suggestions, d'autre part, la prise en compte des intérêts des tiers, préalablement à l'approbation des documents d'urbanisme ou avant la réalisation des diverses opérations d'aménagement du territoire, des plus petites aux plus importantes.

Le projet n'est jamais celui du commissaire-enquêteur. Il émane soit de l'État, soit du Département, soit d'une Commune ou d'une Communauté de Communes, soit d'une société publique ou d'une entreprise privée.

Le commissaire-enquêteur est au cœur de la procédure. Médiateur de la concertation, personnalité indépendante, il transmet, à l'issue de l'enquête, à l'autorité organisatrice de la procédure, ainsi qu'au maître d'ouvrage, un document relatant les événements de l'enquête (rapport d'enquête) et donne son avis sur le projet (conclusions motivées).

1.1 PRÉAMBULE

COMMUNAY se situe à une vingtaine de kilomètres au sud de Lyon, à 12 km de Vienne et à 8 km de Givors.

Sa population, qui était d'à peine plus d'un millier d'habitants en 1960, a connu une véritable explosion pour atteindre 4.000 habitants au début des années 2000 et 4.128 au recensement de 2013.

Le village, dont la route départementale 150 constitue l'axe principal, s'étage sur les flancs d'une colline dominante, avec des rues étroites qui contraignent la circulation et limitent les possibilités de stationnement.

La commune fait partie de la communauté de communes du Pays de l'Ozon. Créée par arrêté préfectoral du 26 novembre 1997, la CCPO compte sept communes depuis le 1^{er} janvier 2013. Elle exerce de plein droit des compétences en lieu et place de ces communes, notamment en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, de création ou d'aménagement de voiries, de politique du logement et du cadre de vie,...

1.2 OBJET DES ENQUETES

La poursuite de la densification du centre urbain de COMMUNAY nécessite une amélioration de la desserte tant pour les véhicules automobiles que pour les déplacements en modes doux.

Le projet de création d'une voie nouvelle, dite « rue de la menuiserie », entre la rue du Sillon et la rue Georges Brassens, a pour objectif d'apporter une réponse à ce besoin, à la fois en termes de circulation des véhicules, de stationnement et de sécurité pour les piétons et les cyclistes.

A noter que lors de l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme (PLU), en septembre 2005, un emplacement a été réservé (ER n° 18) afin que les terrains concernés par la réalisation du projet de nouvelle voie ne soient pas utilisés de façon incompatible avec leur destination future.

L'article 545 du Code civil stipule que *« nul ne peut être contraint de céder sa propriété, si ce n'est pour cause d'utilité publique et moyennant une juste et préalable indemnité »*.

De ce fait, le projet doit faire l'objet de deux enquêtes : une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) et une enquête parcellaire.

1.2.1 L'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

L'enquête préalable à la D.U.P. doit définir si dans l'opération projetée, l'intérêt général l'emporte sur les intérêts particuliers ; cela en fonction du but poursuivi et de son intérêt, mais aussi de ses inconvénients et de son coût. Dire si le projet est d'utilité publique. Cette enquête est régie par les articles L.112-1 et suivants, et R.112-1 et suivants du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

1.2.2 L'ENQUÊTE PARCELLAIRE

L'enquête parcellaire vise à déterminer les parcelles à exproprier, en fonction de l'emprise foncière du projet, et à en rechercher les propriétaires, titulaires de droits réels et autres ayants droit à indemnité (locataires, fermiers...). Elle est contradictoire en ce que les propriétaires sont appelés individuellement à prendre connaissance du dossier en mairie et admis à discuter la localisation et l'étendue de l'emprise.

Au cas présent, le projet a fait l'objet d'enquêtes conjointes régies par le Code de l'expropriation.

1.3 CADRE JURIDIQUE

1.3.1 L'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DUP

La procédure d'expropriation découle du principe du respect de la propriété, reposant sur deux textes fondamentaux :

- La Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen, qui stipule dans son article 17 : *« 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 »*.
- Le Code Civil, dans son article 545 : *« Nul ne peut être contraint de céder sa propriété, si ce n'est pour cause d'utilité publique et moyennant une juste et préalable indemnité »*.

L'expropriation est une procédure administrative qui permet à l'expropriant (Etat ou tout autre personne publique autorisée) de transférer à son profit la propriété d'un bien immobilier. Elle se déroule en deux phases :

- Une phase administrative qui consiste à constater l'utilité publique de l'opération projetée, ainsi que les immeubles qui seront touchés par la procédure. Elle est fondée sur :

Le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique dont l'article L.1 stipule : *« L'expropriation, en tout ou partie, d'immeubles (...) 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 (...) ».

- Une phase judiciaire, qui prononce le transfert de propriété et fixe le montant des indemnités dues.

Les conditions de l'enquête

Au cas présent, le projet de création d'une route d'une longueur inférieure à 3 km est mentionné au tableau annexé à l'article 122-2 du Code de l'environnement comme n'étant pas soumis à une étude d'impact mais à une procédure d'examen au cas par cas.

La Communauté de communes du Pays de l'Ozon a sollicité l'avis de l'Autorité Environnementale le 13 novembre 2015 (demande reçue complète le 27 novembre 2015). Par décision n° 08215P1247 G-2015-2308, en date du 18 décembre 2015, l'Autorité Environnementale a confirmé que ce projet « n'est pas soumis à étude d'impact ».

En conséquence, et conformément à la législation en vigueur, l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique est régie par l'article L.110-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Elle est menée selon la procédure de droit commun et réalisée conformément aux articles R.112-1 à R.112-27 du Code de l'expropriation.

1.3.2 L'ENQUÊTE PARCELLAIRE

La phase administrative de la procédure d'expropriation se clôture par deux actes :

- La déclaration d'utilité publique (arrêté préfectoral ou ministériel, ou décret en Conseil d'Etat selon le cas), précédée de l'enquête présentée ci-dessus ;
- La déclaration de cessibilité (arrêté préfectoral) qui désigne les propriétés ou parties de propriété dont la cession est nécessaire à la réalisation de l'objet de la D.U.P.

Ce dernier acte est précédé d'une enquête publique dite : « enquête parcellaire »

Le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique définit clairement l'objet de cette enquête par l'intitulé de son Titre III : « *Identification des propriétaires et détermination des parcelles* ».

Son article L.131-1 indique : « *Les règles relatives à la recherche des propriétaires et des titulaires de droits réels concernés par l'expropriation sont fixées par décret* ». Il renvoie ainsi à la partie réglementaire et à ses articles R.131-1 à R.131-14.

Le cadre juridique de l'enquête parcellaire est également constitué par les articles précités du Code civil et du Code de l'expropriation, ainsi que par les décrets des 4 janvier et 10 octobre 1955 portant réforme de la publicité foncière.

2 NATURE ET CARACTERISTIQUES DU PROJET

1.3.3 LE CONTEXTE

Les origines du village de COMMUNAY sont anciennes. Vraisemblablement détruit lors de l'invasion des Sarrazins au 8^{ème} siècle, il fut reconstruit au 10^{ème} siècle sous forme d'un village fortifié composé d'un château et d'un bâti qui s'est établi sur les premières pentes et ceinturé de remparts.

D'activité essentiellement agricole, il a connu un essor avec l'exploitation du charbon de 1833 à sa cessation en 1951. Depuis les années 70, il connaît un développement lié à l'industrialisation de la vallée du Rhône et à son cadre de vie agréable.

Il offre aujourd'hui des commerces de proximité, des services de santé (cabinets médical, dentaire, infirmiers et pharmacie), vétérinaire, des écoles et un collège, un tissu associatif dense, de nombreuses manifestations culturelles et sportives.

Le cœur du bourg s'est développé autour de sa partie médiévale. S'il a le charme de ses rues anciennes, étroites et tortueuses, il en souffre également les inconvénients : difficultés de circulation et de stationnement.

Ainsi, la rue Centrale, de par sa faible largeur, et bien qu'à sens unique, ne permet ni le stationnement sur toute sa longueur, ni la fluidité de circulation des véhicules qui doivent parfois circuler sur le trottoir. Classée « zone de rencontre », à sens unique, la vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h, les piétons autorisés à circuler sur la chaussée et les cyclistes peuvent l'emprunter à double sens.

Un parking de 33 places dessert à la fois les commerces du centre et la salle de la Forge, équipement municipal d'une capacité de 80 places à disposition des associations et des entreprises. Il se fait à partir de la rue Centrale par une porte cochère étroite dans une rue étroite.

Devant la salle de la Forge, des places de parking sont accessibles par la rue G. Brassens, mais en nombre limité (28).

1.3.4 LES OBJECTIFS

La poursuite de la densification du centre urbain rend nécessaire :

- d'en améliorer la desserte et de fluidifier la circulation des véhicules automobiles,
- d'accroître les capacités de stationnement pour les commerces de la rue Centrale (restaurants, agence immobilière, opticien, agence bancaire, chausseur, presse-tabac, fleuriste, boulanger-pâtissier,...) et la salle de la Forge,
- d'améliorer la desserte des futurs îlots à urbaniser rue Georges Brassens (travaux en cours pour 43 logements, dont 8 maisons),
- de créer des liaisons de déplacement en modes doux (piétons et cyclistes) vers les établissements scolaires (école maternelle, école élémentaire et collège) et les équipements collectifs (salle de la Forge, Mairie, stade).

1.3.5 LE PROJET

Afin de répondre aux problèmes posés par la densification du centre urbain de COMMUNAY, le projet consiste à créer une voie nouvelle entre la rue du Sillon et la rue Georges Brassens, pour laquelle un emplacement a été réservé dans le Plan Local d'Urbanisme.

Bien que la commune et la Communauté de communes maître d'ouvrage aient au préalable tranché et arrêté leur choix sur un tracé unique, soumis aux présentes enquêtes publiques, il paraît utile de rappeler que deux tracés avaient été étudiés. Ils sont d'ailleurs présentés dans le dossier d'enquête préalable à la DUP, et les raisons du choix exposées :

- UN TRACÉ A dont l'origine se situe à une trentaine de mètres du carrefour de la rue du Sillon et de la rue du Magnolia, nécessitant de ce fait la mise à double sens d'un faible tronçon de la rue du Sillon. Il permet, à l'autre extrémité, un meilleur raccordement à la rue G. Brassens dont le tracé est sinueux à proximité de la salle de la Forge et offre la possibilité d'accroître de 12 le nombre de places de parking. Il conduit à la démolition d'une maison vétuste et inhabitable (le Service des Domaines la qualifie de dégradée et à démolir).
- UN TRACÉ B situé à peu près dans l'axe de la rue du Magnolia et débouchant sur le parking pour se raccorder à la rue G. Brassens. Il conduit à détruire une grange en bon état et occupée. Par ailleurs, il entraîne la suppression de places de parking, sans compensation.

La Communauté de Communes du Pays de l'Ozon (CCPO), maître d'ouvrage, et la Commune de COMMUNAY ont choisi le tracé A, lui trouvant des avantages indéniables. Tout en faisant état de l'alternative qui s'est présentée, c'est ce tracé qui est présenté et détaillé dans les dossiers soumis à enquêtes publiques.

Cette voie nouvelle, appelée « Rue de la Menuiserie », aura les caractéristiques suivantes :

- une longueur inférieure à 85 m ;
- une largeur variant de 11,00 m à 9,40 m afin de limiter l'impact sur les bâtiments habités;
- surface totale aménagée : 1.645 m² ;
- double voie (et double sens) de circulation pour les véhicules à moteurs, sur une largeur variant de 4,80 m à 5,20 m, afin de désengorger la circulation automobile rue Centrale et de faciliter l'accès à la salle de la Forge ;
- création de trottoirs et de bandes cyclables de part et d'autre de la chaussée, avec la perspective plus large de réalisation d'une liaison modes doux sécurisée vers, d'un côté l'école et le collège, et de l'autre le stade (ce qui n'est pas possible Rue Centrale) ;
- aménagement de 12 places de parking supplémentaires devant la salle de la Forge et à proximité de la Rue Centrale, répondant ainsi à un besoin réel ;
- mise à double sens de la rue du Sillon entre la rue du Magnolia et la nouvelle voie (soit environ 30 m), afin d'en permettre l'accès aux véhicules arrivant de la rue du Magnolia ;
- prise en compte de préoccupations écologiques environnementales :
 - pour la réalisation de la structure de la chaussée : utilisation de matériaux recyclés, limitation des apports ;
 - par la création d'espaces verts avec plantations de sujets à hautes tiges ;
 - par l'installation d'un éclairage public à faible consommation énergétique ;
 - par une gestion des eaux pluviales au plus près du cycle naturel.

NOTA : Dans le Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.) de la commune de COMMUNAY, approuvé le 6 septembre 2005, a été inscrit un emplacement réservé (E.R.) n° 18 en vue de la création d'une nouvelle voie entre la rue du Sillon et la rue Georges Brassens. Son positionnement correspond à celui du tracé A.

Pour mémoire, la modification n°1 du PLU, approuvée le 1^{er} février 2012, avait supprimé cet ER n° 18. Cependant, à la suite d'un recours contentieux, la délibération d'approbation de la modification a été retirée le 27 février 2013 et la procédure annulée. En conséquence, le PLU de 2005 est à nouveau opposable, ; l'ER n°18 y est toujours mentionné et figure sur le plan de zonage (cf. note DDT du 12 mai 2016).

1.3.6 LES DOSSIERS

Les dossiers soumis à l'enquête conjointe sont constitués conformément aux articles R.112-5, R.112-7 et R.131-3 du Code de l'expropriation. Etant précisé qu'après remise par la Préfecture, et en accord avec cette dernière, le Commissaire enquêteur les a fait compléter afin d'en améliorer la lisibilité et la compréhension.

DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE À LA DUP

Le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique comporte 20 pages au format A3. Il comprend :

- 1° une notice explicative sur 8 pages format A3 présentant : la problématique et les objectifs du projet, la justification du choix du tracé, le profil en travers de la nouvelle voie ;
- 2° le plan de situation ;
- 3° le plan général des travaux ;
- 4° les caractéristiques principales du projet ;
- 5° l'appréciation sommaire des dépenses ;

Ainsi que :

- 6° les avis émis par les autorités administratives : autorité environnementale et Domaine ;
- 7° la délibération de la Communauté de communes sollicitant l'ouverture d'une enquête préalable à la DUP.

DOSSIER D'ENQUÊTE PARCELLAIRE

Le dossier d'enquête parcellaire comporte 6 pages au format A3. Il comprend :

- 1° un plan parcellaire des terrains et bâtiments avec délimitation du périmètre des travaux et des surfaces à acquérir ;
- 2° la liste des propriétaires

Ainsi que :

- 3° la délibération de la Communauté de communes sollicitant l'ouverture d'une enquête préalable à la DUP.

Ces deux dossiers ont été déposés et consultables en mairie de COMMUNAY, avec les registres destinés à recueillir les observations du public, selon les modalités exposées ci-après.

3 ORGANISATION ET DEROULEMENT DES ENQUÊTES

Le Conseil communautaire de la Communauté de communes du Pays de l'Ozon, par sa délibération du 15 février 2016 a approuvé les dossiers de déclaration d'utilité publique et d'enquête parcellaire et autorisé son président à demander au Préfet du Rhône la mise à l'enquête publique du projet.

Par courrier du 8 mars 2016, le Président de la CCPO a demandé au Préfet du Rhône l'ouverture d'enquêtes conjointes.

Par courrier du 24 mai 2016, le Préfet du Rhône a saisi le Président du Tribunal Administratif de Lyon en vue de la désignation d'un commissaire enquêteur chargé de procéder à ces enquêtes.

1.4 DÉSIGNATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Par décision n° E16000135/69 du 30 mai 2016, le Président du Tribunal Administratif de Lyon a désigné M. Jean-Louis DELFAU en qualité de commissaire enquêteur titulaire et M. Jean FORIN en qualité de commissaire enquêteur suppléant, pour procéder à une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et à une enquête parcellaire relatives au projet de création d'une voie nouvelle « rue de la menuiserie » à COMMUNAY.

1.5 MODALITÉS DES ENQUÊTES

1.5.1 ARRÊTÉ PRÉFECTORAL

Par arrêté préfectoral n° E-2016-443 du 19 août 2016, le Préfet du Rhône a prescrit « l'ouverture d'une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et d'une enquête parcellaire relatives au projet de création d'une voie nouvelle « rue de la menuiserie » sur le territoire de la commune de COMMUNAY » et en a fixé les modalités.

1.5.2 DATES DES ENQUÊTES PUBLIQUES (ARTICLES 1ER ET 4)

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet et l'enquête parcellaire se dérouleront pendant 33 jours consécutifs :

- du lundi 19 septembre 2016,
- au vendredi 21 octobre 2016 inclus.

1.5.3 DOSSIERS ET REGISTRES (ARTICLES 1ER ET 4)

➤ LES DOSSIERS D'ENQUÊTE, tels que détaillés ci-dessus, seront consultables en mairie de COMMUNAY, pendant toute la durée de l'enquête, afin que chacun puisse en prendre connaissance aux jours et heures habituels d'ouverture au public, à savoir du lundi au vendredi :

- de 8 h 30 à 12 h 00,
- et de 14 h 00 à 18 h 00.

Toute personne pourra, à sa demande et à ses frais, en obtenir communication.

➤ DEUX REGISTRES D'ENQUÊTE à feuillets non mobiles, seront déposés à la mairie durant toute la durée de l'enquête ; un pour chaque enquête (DUP et Parcellaire).

Ils seront tenus à disposition du public dans les mêmes conditions que les dossiers, afin que chacun puisse éventuellement y consigner ses observations, propositions et contre propositions.

Le public pourra également les adresser par correspondance au commissaire enquêteur (à l'adresse de la mairie), ou par messagerie électronique sur le site de la mairie.

Le registre d'enquête préalable à la DUP est, avant le début des opérations, côté et paraphé par le Commissaire enquêteur.

Celui relatif à l'enquête parcellaire est côté et paraphé par le Maire de COMMUNAY.

A l'expiration du délai d'enquête les registres sont clos et signés par le Maire de COMMUNAY.

1.5.4 PERMANENCES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR (Articles 2 et 4)

Le Commissaire enquêteur se tiendra à la disposition du public, pour recevoir ses observations, en mairie de COMMUNAY aux jours et heures suivants :

- jeudi 22 septembre 2016, de 15 h 00 à 18 h 00 ;
- vendredi 30 septembre 2016, de 9 h00 à 12 h00 ;
- jeudi 13 octobre 2016, de 9 h à 12 h 00 ;
- vendredi 21 octobre, de 15h 00 à 18 h 00.

1.6 PRÉPARATION DES ENQUÊTES

1.6.1 CONTACTS PRÉALABLES

Le Commissaire enquêteur a procédé à un premier examen du dossier lors de sa remise par la Préfecture du Rhône le 20 juin 2016, puis lors d'une séance de travail en préfecture le 23 juin.

Après de premiers entretiens téléphoniques, une réunion de travail s'est tenue à la mairie de COMMUNAY, le 04 juillet 2016 après-midi, avec la participation de :

- M. Jean-Philippe CHONÉ, maire de COMMUNAY, Vice-président de la Communauté de communes du Pays de L'OZON ;
- M. Patrice BERTRAND, 1^{er} adjoint, chargé de la concertation et de l'urbanisme ;
- M. Guillaume SURREL, Communauté de communes du Pays de l'Ozon, responsable du pôle technique ;
- Mme Valérie MIRA, gérante de la société CARLYS ;
- M. Jean-Louis DELFAU, commissaire enquêteur.

1.6.2 PRÉPARATION ET ORGANISATION, RÔLE DU C.E.

C'est en concertation avec les porteurs du projet (élus de Commune et technicien de la CCPO) et en liaison avec la Préfecture qu'ont été arrêtés les dates, heures et lieu des permanences.

Le commissaire enquêteur a veillé à la conformité et à la qualité des documents constitutifs des dossiers, les faisant améliorer ou compléter pour une meilleure lisibilité ou compréhension lorsque nécessaire.

Il s'est par ailleurs assuré des conditions de leur mise à disposition du public et de leur accessibilité durant toute la durée de l'enquête.

Il s'est également assuré de l'accessibilité du local mis à sa disposition pour recevoir le public (salle du Conseil accessible aux personnes à mobilité réduite).

Des échanges réguliers avec le maître d'ouvrage et les élus de COMMUNAY ont eu lieu tout au long de l'enquête.

D'autres contacts ont été pris par le Commissaire enquêteur pour rechercher des renseignements complémentaires ou obtenir des précisions :

- contacts avec les services de publicité foncière (Lyon et Vienne) et les archives départementales (Rhône et Isère) pour rechercher les titres de propriété ;
- échanges téléphoniques avec la CCPO et la Commune pour obtenir des renseignements ou des documents complémentaires dont la nécessité apparaissait au fur et à mesure du déroulement de l'enquête (essentiellement des courriers, compte rendus ou documents d'urbanisme antérieurs) ;
- rencontre avec le notaire en charge de la succession JANIN.

1.6.3 VISITE DES LIEUX

Une première visite des lieux a été effectuée le 04 juillet, à l'issue de la réunion de travail, avec MM. J-P CHONE, P. BERTRAND et G. SURREL.

Elle a permis de visualiser la configuration des rues au cœur du village et le site du projet : situation, environnement, trafic routier, piétonnier et cycliste, ainsi que les bâtiments et services actuels ou à venir à desservir.

Le Commissaire enquêteur s'est par ailleurs rendu seul sur les lieux à plusieurs reprises lors de ses déplacements à COMMUNAY. Notamment le 22 septembre, avant sa permanence, où il a pu constater l'apposition d'un panneau « Non à l'expropriation » sur la maison JANIN.

A signaler également une visite le 27 octobre, à l'issue de la remise des procès-verbaux de synthèse des observations, afin de visualiser les solutions alternatives mentionnées sur le registre des observations et l'état d'avancement de la résidence ALILA, en compagnie des mêmes MM. J-P CHONE, P. BERTRAND et G. SURREL.

1.7 CONCERTATION PRÉALABLE

1.7.1 INFORMATION ET CONCERTATION

➤ PROJET DE CRÉATION D'UNE VOIE NOUVELLE

Une phase d'information et de concertation avait eu lieu lors de l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de COMMUNAY, approuvé le 6 septembre 2005. L'enquête publique s'était déroulée du 1^{er} septembre au 1^{er} octobre 2004. Il comporte l'emplacement réservé (n° 18), inscrit dans la perspective de la création d'une voie nouvelle reliant la rue du Sillon à la rue Georges Brassens.

Cet emplacement réservé a pu être retrouvé sur les cartes des POS antérieurs de 2001 et de 1992 ; il était tracé à hauteur de la Mairie, le parking Humel n'existait pas encore, ni la rue G. Brassens pour laquelle des emplacements étaient également réservés. Sur la carte du POS de 1992 la rue du Magnolia n'existait pas.

Plus récemment,

- la réalisation proche de la « Rue de la Menuiserie » a été annoncée lors du discours de vœux du Maire de COMMUNAY en janvier 2016 ;
- ce projet figurait à l'ordre du jour du Conseil communautaire du 15 février 2016 (cf délibération dans le dossier d'enquête) ;
- « Le Progrès » du 19 février 2016 lui a consacré un article (cf. Annexe) ;
- il a donné lieu à des échanges lors de la réunion de présentation du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) dans le cadre de la révision générale du PLU, le 14 juin 2016 ;
- ainsi qu'à l'occasion de la réunion de quartier du 16 juin 2016 concernant la construction de nouveaux logements et leur desserte.

➤ PROPRIÉTAIRES CONCERNÉS

Plusieurs courriers ont été échangés avec les consorts Janin, propriétaires des parcelles AE-156 et AE-157 pour proposer des rencontres ou annoncer la mise en place de procédure :

- lettre de la Mairie de Communay, en date du 23 juillet 2014, transmettant les éléments de chiffrage, tant foncier que de démolition du bâtiment, et proposant une réunion en mairie le jeudi 4 septembre 2014 pour aborder ce dossier ;
- lettre de la Mairie de Communay, en date du 2 décembre 2014, proposant une réunion le jeudi 18 décembre 2014 ;
- réponse de refus de M^{me} BARALE par note non datée ;
- lettre de la Mairie de Communay, en date du 10 mars 2015, confirmant la volonté de créer une nouvelle voie sur ces deux parcelles et, à défaut de solution amiable, de lancer une procédure de Déclaration d'Utilité Publique ;
- lettres d'accord de MM Henri JANIN en date des 12 mars 2015, et Charles JANIN en date du 14 mars 2015.

1.7.2 CONSULTATION DES ADMINISTRATIONS

➤ AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

La Communauté de communes du Pays de l'OZON a demandé, le 13 novembre 2015, un examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact, en application de l'article R.122-3 du Code de l'environnement.

Par décision n° 08215P1247 G-2015-2308, en date du 18 décembre 2015, l'Autorité Environnementale a indiqué que ce projet « n'est pas soumis à étude d'impact ».

➤ EVALUATION DOMANIALE

Le Service des évaluations domaniales de la Direction générale des finances publiques (ex France Domaine) a été sollicité par la Communauté de communes du Pays de l'Ozon par courrier du 28 janvier 2016.

L'avis du Domaine en date du 29 janvier 2016 indique que « l'estimation sommaire et globale (...) peut être estimée à une somme globale de l'ordre de 332.000 € ».

1.8 INFORMATION DU PUBLIC

1.8.1 PRESSE

L'avis d'enquêtes publiques conjointes a été publié dans deux journaux régionaux, conformément aux articles R.112-14 et R.131-5 du Code de l'expropriation et à l'article 7 de l'arrêté préfectoral du 19 août 2016 (cf. Annexe) :

- Une première fois plus 8 jours avant l'ouverture de l'enquête :
 - dans « Le Progrès » le 5 septembre 2016,
 - dans « Tout Lyon Affiches » le 10 septembre 2016.
- Une seconde publication est parue dans les 8 jours du début de l'enquête :
 - dans « Le Progrès » le 20 septembre 2016,
 - dans « Tout Lyon Affiches » le 24 septembre 2016.

1.8.2 AFFICHAGE

L'avis au public a également été affiché à la Mairie, sur des panneaux à chaque extrémité de la future voie, conformément aux articles R.112-15 et R.131-5 du Code de l'expropriation et à l'article 7 de l'arrêté préfectoral du 19 août 2016. Il a également été affiché sur toutes les salles communales.

Le certificat établi par le Maire de COMMUNAY en date du 1^{er} septembre 2016, et le procès verbal de constat d'affichage dressé le 05 septembre 2016 en attestent (cf. Annexe).

Le Commissaire enquêteur s'est personnellement assuré de cet affichage à l'occasion de chacun de ses passages à Communay (permanences, rendez-vous ou visites).

1.8.3 SITE INTERNET

L'avis au public a été mis en ligne sur le site officiel de la commune de Communay dès le 09 septembre 2016 (cf. Annexe).

Il figure également sur le site de la Communauté de Communes du Pays de l'Ozon (cf. Annexe).

1.8.4 AUTRES SUPPORTS

Un message annonçant les dates des enquêtes publiques apparaît sur le panneau d'information numérique de la commune visible à l'angle de la rue Centrale et de la rue du Sillon (cf. Annexe).

Une information a également été publiée dans le numéro 27 du Bulletin d'information municipal, « Communay vous informe », de septembre 2016 (cf. Annexe).

1.9 NOTIFICATION INDIVIDUELLE

Conformément à l'article R.131-6 du Code de l'expropriation et à l'article 6 de l'arrêté préfectoral, notification individuelle du dépôt du dossier d'enquête parcellaire à la mairie a été faite par l'expropriant (la Communauté de Communes du Pays de L'OZON - CCPO) aux

propriétaires, par lettre recommandée en date du 09 septembre 2016, avec demande d'avis de réception.

En application de l'article R.131-7 du Code de l'expropriation, « *les propriétaires auxquels notification est faite par l'expropriant du dépôt du dossier à la mairie sont tenus de fournir les indications relatives à leur identité, telles qu'elles sont énumérées (...) par le décret n° 55-22 du 4 janvier 1955 portant réforme de la publicité foncière ou, à défaut, de donner tous renseignements en leur possession sur l'identité du ou des propriétaires actuels* ».

Ces lettres recommandées avec accusé de réception ont été adressées aux propriétaires apparents, selon les documents cadastraux.

1.9.1 POUR LES PARCELLES AE-156 ET AE-157

D'une superficie, respectivement de 4 a 06 ca et 6 a 81 ca, soit 10 ares 87 centiares à acquérir en totalité.

Ces immeubles dépendent des successions de M. Auguste, Antoine JANIN et de M^{me} Angèle, Madeleine BONTHOUX, épouse JANIN, non réglées au jour de la notification. En conséquence, les lettres recommandées ont été adressées aux trois héritiers co-indivisaires connus et, pour information, au notaire chargé du règlement de la succession :

- M^{me}. Monique JANIN, épouse BARALE, domiciliée 18, rue du Château à 69360-COMMUNAY.
Avisée le 10/09/2016 ; Accusé réception du 13/09/2016.
 - Courrier avec les renseignements remis au Commissaire enquêteur le 21 octobre 2016 :
JANIN Monique, Marie-Louise, née le 31 octobre 1951 à COMMUNAY-69360
Retraitée – Epouse de BARALE André.
- M. Charles JANIN, domicilié 5, Impasse du Plan à 69360-COMMUNAY.
Accusé réception du 10/09/2016.
 - Courrier avec les renseignements remis au Commissaire enquêteur le 30 septembre 2016 :
JANIN Charles, Francisque, né le 03 septembre 1937 à COMMUNAY-69360
Retraité – Veuf de SADLEY Ginette.
- M. Henri JANIN, domicilié 12, Route de Marennes à 69360-COMMUNAY.
Accusé réception du 10/09/2016.
 - Courrier avec les renseignements adressé à la CCPO le 14 septembre 2016 :
JANIN Henri, Joseph, né le 14 août 1934 à COMMUNAY-69360
Retraité – Marié à JANIN Odette née GETAZ.
- Office Notarial de Ternay, 53 Grande Rue à 69360-TERNAY.
Accusé réception du 12/09/2016.
 - Le Commissaire enquêteur a rencontré, à sa demande, M^e Vincent MORELLON, à son étude de TERNAY, le lundi 3 octobre 2016, afin de recueillir des renseignements sur l'identité des défunts, l'origine de propriété et l'état du règlement de la succession.

Il ressort des Renseignements recueillis, tant auprès de Maître Vincent MORELLON lors de l'entrevue du 3 octobre en son étude, qu'auprès des services de l'état-civil de COMMUNAY, ou/et des services de l'enregistrement :

- que ces parcelles sont entrées dans le patrimoine des conjoints JANIN suite aux décès de leurs parents Auguste, Antoine, JANIN, né le 27 mai 1907 à TERNAY (69360), décédé le 10 novembre 1998 à COMMUNAY (69360), et de son épouse Angèle, Madeleine, BONTHOUX, née le 29 mai 1913 à COMMUNAY (69360), décédée à COMMUNAY le 23 mars 2011 ;
- laissant pour recueillir leurs successions leurs trois enfants susnommés, héritiers conjointement chacun pour un tiers, à défaut de disposition particulière hors une donation

entre époux (sans incidence après le décès du survivant). Cette succession est en attente de règlement chez le notaire, à défaut d'accord entre les héritiers.

RAPPEL : la Commune de COMMUNAY a conduit plusieurs réunions avec les Consorts JANIN afin de rechercher une solution amiable à la négociation, en avril, mai, septembre et décembre 2014 et au travers de courriers des 23 juillet, 2 décembre 2014 et 10 mars 2015, sans toutefois aboutir à un accord, faute d'entente entre les héritiers co-indivisaires.

1.9.2 POUR LA PARCELLE AE-158

D'une superficie totale de 6 a 09 ca, sur lesquels seuls 2 ares 32 centiares seraient à acquérir.

Ce bien a fait l'objet d'un démembrement de propriété suite à donation du 05 août 1988. Les lettres recommandées ont été adressées au nu-propiétaire et à l'usufruitier :

- M. Bernard GREVON, nu-propiétaire, domicilié 25, rue du Sillon à 69360- COMMUNAY.
Accusé réception du 10/09/2016.
 - Courrier avec les renseignements remis au Commissaire enquêteur le 30 septembre 2016 :
GREVON Bernard, né le 11 septembre 1958 à VIENNE (Isère)
Maçon – Marié à GREVON Patricia ;
- M. Michel GREVON, usufruitier, domicilié 16, rue du Sillon à 69360- COMMUNAY.
Accusé réception du 10/09/2016.
 - Courrier avec les renseignements remis au Commissaire enquêteur le 30 septembre 2016 :
GREVON Michel, né le 14 septembre 1930 à COMMUNAY (Rhône)
Retraité – Marié à GREVON Marie-Louise.

1.10 INCIDENTS RELEVÉS AU COURS DES ENQUÊTES

Néant.

1.11 CLÔTURE DES ENQUÊTES

A la fin de l'enquête conjointe, le 21 octobre 2016, le registre d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique et le registre d'enquête Parcellaire ont été clos par le M. Jean-Philippe CHONÉ, Maire de COMMUNAY, en application de l'article R.14-9 du Code de l'Expropriation.

A l'issue des opérations, les deux registres ont été remis au Commissaire enquêteur qui les a contre signés.

1.12 PROCÈS-VERBAUX DES OBSERVATIONS ET MÉMOIRE EN RÉPONSE

1.12.1 PROCÈS-VERBAUX

Le Commissaire enquêteur, après clôture de l'enquête conjointe a établi deux procès verbaux de synthèse des observations distincts, l'un pour l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique et l'autre pour l'enquête Parcellaire.

Etablis en triple exemplaire, ils ont été remis et commentés, le 27 octobre 2016, au cours d'une

réunion à la mairie de Communay, à laquelle assistés :

- pour la Communauté de communes du pays de l'OZON, maître d'ouvrage, M. Jacky ROZIER, Vice-Président délégué à l'urbanisme, assisté de M. Guillaume SURREL, responsable du pôle technique ;
- pour la Commune de COMMUNAY, son Maire, M. Jean-Philippe CHONÉ, assisté de M. Patrice BERTRAND, Vice-Président délégué à l'urbanisme.

Les procès-verbaux comportaient en annexe un tableau reprenant, sous forme résumée, chacune des observations.

MM. Jacky ROZIER et Jean-Philippe CHONÉ en ont accusé réception sur l'exemplaire resté en possession du Commissaire enquêteur.

Le maître d'ouvrage a été invité à produire, dans les 15 jours (soit pour le 10 novembre), son mémoire en réponse.

1.12.2 MÉMOIRE EN RÉPONSE

Le mémoire en réponse a été réceptionné par le Commissaire enquêteur, le 8 novembre 2016, avec un complément relatif à la seule enquête parcellaire reçu le 24 novembre 2016.

Il est repris et analysé ci-dessous avec les observations du public auxquelles il fait réponse.

A NOTER qu'il apporte, comme le demandait le Commissaire enquêteur, des éléments techniques et budgétaires permettant d'apprécier les solutions alternatives suggérées au cours de l'enquête.

4 OBSERVATIONS DU PUBLIC

1.13 ENQUÊTE PRÉALABLE À LA D.U.P.

1.13.1 PARTICIPATION DU PUBLIC

Durant la période de l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, du 19 septembre au 21 octobre 2016, 80 observations ont été recueillies :

- 7 personnes se sont présentées lors des permanences, soit pour exposer leur position ou faire part de leurs observations, soit pour obtenir des renseignements complémentaires, dont 4 avec mention au registre (et 3 sans annotation) ;
- 11 courriers ont été reçus ou remis lors des permanences, dont 1 courriel, et annexés au registre ;
- 66 observations autres ont été consignées sur le registre mis à disposition du public, soit directement, soit suite à une rencontre avec le commissaire enquêteur.
Plusieurs personnes avaient préparé un texte qu'elles ont elles-mêmes collé ou agrafé dans le registre.

En tenant compte du fait que certaines observations émanent de couples ou de groupes (10), de présidents d'associations (2) et de représentants d'élus de l'opposition, c'est près d'une centaine de personnes qui s'est exprimée.

A noter que près de la moitié de ces observations ont été déposées au cours de la dernière semaine de l'enquête publique, voire pour bon nombre la dernière journée.

1.13.2 THÈMES DES OBSERVATIONS

Une large majorité des participants s'est prononcée en faveur du projet, qu'elle estime utile pour la commune. Certaines ont étayé leur position d'un argumentaire exposant que le village a besoin de réaménagement, d'être repensé et modernisé, et que le projet apporte une réponse adéquate à la problématique et aux objectifs annoncés. « Développer un village nécessite de construire des rues » écrit l'un d'entre eux.

Un plus petit nombre, parmi lesquels des représentants d'associations ou d'élus de l'opposition de COMMUNAY, lui nie cette utilité et développe des arguments contraires.

Ces observations peuvent être lues dans leur intégralité dans le « registre d'enquête publique » (cf. pièce jointe). Elles sont reprises et résumées, par intervenant, dans le tableau de synthèse des observations et des thèmes ci-après.

Les observations les plus significatives et les plus fréquentes peuvent être regroupées autour de trois thèmes :

- l'utilité de la voie nouvelle
- le choix du tracé
- les questions et suggestions

Certaines observations, notamment celles des opposants, développent un argumentaire et se retrouvent de ce fait reprises partiellement sous plusieurs thèmes.

N°	Thèmes Auteurs Qualité	Désenclaver...	Desserte centre	Parking Humel	Commerces	Nx logements	Modes doux	Coût et modalités	Impact s/ Bâti	Débouchés	Places parking	Les Tracés	Contenu Dossier	M. d'accompagnement	Observations
1	P. GENIN									*	*	*			Le tracé B serait plus judicieux car dans l'axe de la rue du Magnolia ; les places supprimées peuvent être remplacées par une emprise sur les jardins du tracé A.
2	Mathilde PHILIPPE								*	*		*			Le tracé A présente de nombreux avantages : peu de démolition, on impacte une propriété inoccupée, et il débouche directement sur l'extrémité du parking de l'îlot de la Forge pour un raccordement direct avec le rue G. Brassens.
3	Chantal TOSELLI Sylver FANTINO Hervé VISOCHI Sylvain VISOCHI								*			*			Le tracé A est plus adapté ; il détruit une maison inhabitable.
4	J-L VILLE	*	*		*	*					*	*			Le projet A est le mieux adapté aux exigences fonctionnelles d'urbanisme et déterminant pour l'avenir : 1- Il est indispensable pour accéder aux logements en cours de construction, 2- Le parking existant sera utilisé au maximum de ses capacités, 3- Cette nouvelle route présente à chaque entrée de larges accès évitant un cisaillement de voies, 4- Elle va faciliter les liaisons transversales améliorant le flux de circulation et offrant ainsi de nouvelles perspectives de développement commercial au centre du village.
5	Alain ESPITALIER	*													Favorable à la réalisation de cette nouvelle voie.
5 ^{Bis}	? BERGER	*													Favorable à la réalisation de cette nouvelle voie.
6	? ESQUIROL	*	*		*									*	Pourquoi démolir cette maison et pour quelle utilité ? Je verrais bien faire plusieurs lots pour des maisons éventuelles, surtout que cette rue ne répond à aucun critère de circulation sur la commune. La rue centrale est souvent libre à la circulation.
7	Bernard CHARRETTON	*							*						Solution A rue de la Menuiserie. Bravo pour cette initiative. Notre centre de village a besoin de réaménagement, d'être repensé et modernisé. De plus sur un terrain où l'habitation est obsolète. Je suis pour cette réalisation au delà de tout autre contingent.

N°	Qualité	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6	1.7	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	Observations
8	Mme MOULIN	*		*					*			*	*		<p>Ce projet de nouvelle rue à cet endroit est sans intérêt et illogique.</p> <p>Cette nouvelle voie :</p> <p>1- ne desservira pas le parking Vial-Humel à 50 m, mais seulement la rue G. Brassens,</p> <p>2- les véhicules venant de la rue Centrale, des Magnolia et des Bonnières ne pourront pas accéder au parking.</p> <p>Le projet B d'une rue ouverte du parking et débouchant face à la rue des Bonnières, du Magnolia donnerait accès au stationnement pour les véhicules venant du Proveras, Centrale, Sillon et des Bonnières et doublerait le nombre de places en donnant un accès piéton aux commerces, à la mairie et au marché. Il ne nécessite pas la destruction d'une maison mais de hangar et de remises.</p> <p>Il manque la budgétisation des 2 projets.</p> <p>Le B apparait le plus pratique à réaliser, donc le moins coûteux pour mes impôts.</p>
9	Signature illisible													*	<p>Pas de réflexion négative sur le projet de la rue de la Menuiserie, mais une grande inquiétude sur le nouveau sens de circulation de la voie G. Brassens qui va créer probablement des difficultés d'accès et d'embouteillages sur la voie principale.</p> <p>Pourquoi ne pas laisser la rue G. Brassens dans son sens actuel, sans accès sur la voie principale ? Cela éviterait des accidents et des embouteillages aux heures de grande affluence, et laisserait l'accès aux immeubles et logements actuels.</p>
10	Pierre CHARRE	*										*			La solution A convient parfaitement, l'intérêt général étant, je le pense, évident et préservé.
10 _B	Guy PUCHARD	*													Je suis favorable à la réalisation de la nouvelle rue.
11	Signature illisible							*					*	*	<p>Je désire connaître, si vous pouvez l'étudier, le nombre de véhicules traversant le village et les passages pour piétons ou cyclistes. Merci.</p> <p>J'ai observé le coût des travaux ; j'aimerais savoir si une autre solution ne pourrait pas être envisagée. Merci.</p>
12	Signature illisible	*													Je suis d'accord pour le passage.
13	Anonyme	*													Qui est l'élue à l'urbanisme à l'origine de ce projet sans intérêt à cet endroit ? Qui est concerné par le projet B ?
14	Lucien MARTIN											*			Je suis favorable au projet A qui ne nécessite aucune expropriation. (???)
15	Signature illisible				*										Je suis contre le projet A expropriation d'une ancienne menuiserie. C'est vraiment dommage de démolir une maison. Les commerçants de la rue centrale n'auront plus de passage donc moins de clients.
16	Signature illisible			*											Je ne suis pas favorable au projet A, il n'y a jamais plus de 10 véhicules sur le parking à part les rodéos dans la nuit à 3 h du matin.

N°	Qualité	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6	1.7	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	Observations
17	J. LECLERC	*				*									Je suis favorable à la création de la rue de la Menuiserie, indispensable au désenclavement du quartier – 46 logements en construction = 92 véhicules en plus ! dans le secteur avec une seule voie de circulation rue du Proveras !
18	Bernadette BERTRAND	*		*		*	*				*	*			Je suis favorable au tracé A qui me semble le plus judicieux et permet de gagner une douzaine de places de stationnement. Par ailleurs, la construction de 43 logements rue Georges Brassens va créer un flux de logements supplémentaires. Cette nouvelle voie permettra de les absorber. En ce qui concerne le passage des vélos, il en sera sécurisé, en effet, la rue Centrale es dangereuse avec les deux roues à contre sens. Ce projet structurant a donc toute sa place.
19	M. ESPITALIER		*												Bonne initiative, cela permettra une meilleure circulation dans le centre du village.
0	M ^{me} LALOY VILLE								*			*			Je suis favorable au tracé A, le plus adapté et le plus facile à réaliser du fait que les héritiers Janin sont vendeurs.
21	M. BOSSY	*										*			Je suis pour le projet A, intéressant et utile.
22	Thérèse et André SIMONIN		*			*									Je suis favorable à la création de cette nouvelle voie. Meilleure circulation dans le village pour accéder aux nouveaux logements.
23	M. M ^{me} GIRAUDON	*													Je suis favorable à la réalisation de la nouvelle voie.
24	Serge JARRAND		*			*									Je suis très favorable à cette réalisation qui assurera une meilleure circulation dans le village, surtout avec les nouveaux logements.
25	Séverine MARTIN					*						*			Je suis favorable sur le point A pour cette réalisation qui sera nécessaire en vue des nouveaux logements.
26	Annick GINON	*						*							Je ne suis pas favorable à cette nouvelle rue. (Beaucoup trop cher ! pour l'effet retiré).
27	Maryse JANIN					*						*			Je suis favorable au projet A pour désenclaver le village en vue des nouvelles constructions qui s'élaborent.
28	Rémy MONNET											*			Je suis favorable à la réalisation de cette nouvelle rue Tracé A.
29	M. M ^{me} Maurice BUISSON	*													Avis favorable
30	Patrick	*							*			*			Laisse maison. Faire route face route Magnolia
31	M. M ^{me} LORI (?)											*			Favorable au tracé A
V1	Henri JANIN													*	Quel sera le sens de la circulation sur la rue Georges Brassens à partir du carrefour avec la RD 150 ^E ?
N°	Qualité	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6	1.7	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	Observations

V2	M. & M ^{me} BARALE	*						*	*			*		*	<p>Attachement affectif de Mme BARALE (née JANIN Monique) à la maison qu'elle souhaite conserver, celle où elle est née et où ses parents ont fini leurs jours</p> <p>Précédemment, un projet a existé sur l'emplacement B. Il devait s'inscrire dans le cadre de la rénovation du village.</p> <p>Le coût du projet estimé de 580.000 € est bien trop élevé pour le budget de la commune.</p> <p>Opposé au projet tel qu'il est présenté. Eventuellement, des places supplémentaires de stationnement pourraient être créées dans son fond de jardin (sans toucher à la maison).</p>
32	Jacques BALK (lettre)		*	*	*	*									<p>1° Cette voie n'a pas de lien avec les immeubles ALILA.</p> <p>L'entrée dans cette copropriété sera gérée par rue du Proveras et route de Marennes ; les sorties étant naturellement faites par rue du Proveras et rue des Brosses.</p> <p>Il n'est donc pas utile de faire sortir les nouveaux arrivants par le centre du village dont les voies sont très étroites (rue du Magnolia et rue Centrale)</p> <p>2° La municipalité défend le projet de superette face au CES. Cela va accélérer la fermeture des derniers commerces présents dans la rue Centrale.</p> <p>La fréquentation automobile devrait donc se réduire dans le centre historique du village (sauf les mercredi et dimanche matins, jours de marché, où beaucoup de visiteurs accèdent d'ailleurs en mode piétonnier).</p> <p>Pourquoi dépenser une somme conséquente pour faire entrer des voitures dans un goulot d'étranglement (voitures qui chercheraient uniquement une voie de délestage avec des risques sécuritaires certains).</p> <p>Si demain le centre devient essentiellement piétonnier, il faut sûrement freiner le passage automobile.</p> <p>3° Conclusions</p> <p>Le centre de Communay ne sera plus commercial dans les proches années, l'automobile devrait se déplacer face au CES, donc ce projet de nouvelle voie paraît déconnecté du futur le plus probable.</p> <p>Laissons passer les voitures par les grandes voies, et protégeons les piétons et les cyclistes cherchant la quiétude et la sérénité dans le centre historique de Communay.</p>
V3	Michel GILET	*	*			*		*							<p>Entretien et lettre reprenant ses divers arguments :</p> <p>Habitant à l'EST de Communay, je ne vois pas l'intérêt de la déclaration d'utilité publique pour cette nouvelle voie. En effet, j'utilise les parkings autour de la mairie pour aller à pieds rue Centrale.</p> <p>Pour ceux qui habitent à l'OUEST, ils peuvent accéder à ces commerces en garant leur véhicule sur le parking Humel plus facile d'accès pour eux par la rue G. Brassens. Cette nouvelle voie aurait pu éventuellement être utile s'il était prévu un développement des commerces locaux vers l'Est..</p>
N°	Qualité	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6	1.7	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	Observations

33																Enfin, pour les habitants des nouveaux logements situés route de Ternay, passer par cette nouvelle liaison ne ferait qu'allonger l'accès à leur domicile : quel serait donc leur intérêt à l'emprunter ? Ce projet apportera aussi des contraintes de circulation rue du Sillon. Je rappelle qu'un projet de la municipalité précédente montrait que l'on pouvait augmenter le nombre de places sur le parking Humel en le redessinant tout simplement. Alors pourquoi dépenser 580.000 € HT pour 80 m de voie supplémentaire (soit le budget CCPO pour l'entretien de la voirie à C Communay pendant 4 ans) avec en plus une expropriation qui représente la moitié du budget ? Pour toutes ces raisons, je ne suis pas favorable à ce projet.
34	Daniel GIORDANA	*														Oui au projet de la route
35	Odile ADRIAN	*														Avis favorable
36	Signature illisible (GROS ?)	*	*	*			*									Pourquoi une voie supplémentaire ? Il y a bien assez de rues à Communay. Le parking Humel a déjà 4 issues. Coût très cher et expropriation. Contre ce projet.
37	E. GENIN	*		*			*									L'expropriation ne peut se justifier que par l'utilité publique. Ce projet ne correspond pas à un projet d'aménagement global du bourg, le stationnement actuel est suffisant d'autant que les commerces du centre sont voués à disparaître. Coût trop élevé.
38	B. ALEXANDRE	*														D'accord pour la nouvelle route.
39	M. BONNOTTE			*												Cette nouvelle rue améliorera l'accès au parking.
40	Alain LAQUET Odile LAQUET	*								*						Nous sommes tout à fait d'accord pour le projet A proposé.
41	Isabelle LAQUET	*								*						Je suis tout à fait favorable à cette réalisation pour ce qui est du projet A
42	B. BURGUN E. BURGUN	*								*			*			Nous sommes d'accord pour le projet A. Pourquoi ne pas mettre toute la rue du Sillon à double sens ; son débouché sur la rue de Marennes serait plus aisé que celui de la rue du Proveras ?
43	Yves GAMONNET	*		*		*		*	*	*	*	*	*			Note et plan collés par l'intéressé (à voir) : Désenclaver le parking Humel dont l'accès actuel s'effectue par un portail situé en propriété privée. Suggestion : ouvrir l'impasse de la Forge (sens nord-sud) et la placer en zone de rencontre ; sortie par la rue G. Brassens. Un précédent projet prévoyait une percée à la place du hangar Laloy, dans l'axe de la rue du Magnolia, plus fonctionnelle. Pourrait être classée en zone de rencontre. Il est peu probable que les habitants du nouvel immeuble utilisent cette nouvelle voie.

															L'étude URBI (et orbi) de 2012, non mentionnée dans le dossier, intégrait un circuit vélo, piétons et la création de places de parking supplémentaires. Le projet présenté coûte très cher, 4 ans d'investissement et détruit un logement.
44	Signature illisible										*				La création d'une nouvelle voie dans le prolongement de la rue du Magnolia paraît plus logique et d'un coût inférieur
45	Christian JANIN				*	*									Favorable au projet : désenclavement du village suite à la création de nouveaux logements et une liaison sécurisée entre les écoles.
46	Gérard BELLAVILLE	*		*	*	*				*			*	*	Cette nouvelle rue semble inutile, tant le tracé A que le B : Le centre actuel se meurt et se déplace avec la création d'une superette entre Communay et Ternay. Espérons que les habitants des nouveaux logements ne prendront pas leur voiture pour aller au centre. La création d'un nouveau carrefour Menuiserie-Sillon semble compliquée. Suggestion : accéder au parking Humel par l'impasse de la Forge ; mettre rue du Sillon à double sens pour un accès direct au centre ; rendre la rue Centrale plus accueillante. Absence de chiffrage du projet B
47	Signature illisible	*						*							Le projet de nouvelle rue à cet endroit est sans intérêt et trop coûteux pour le bénéfice escompté.
48	Pierre ODET	*			*			*							Projet très onéreux. Ne semble pas en rapport avec les bénéfices escomptés (le centre du village va bientôt perdre de sa fréquentation avec le projet de nouvelle surface commerciale excentrée).
49	Maeva LO	*	*	*	*						*				Je soutiens le projet de nouvelle rue pour faciliter la circulation dans le centre et l'accès au parking (accès étroit, dissuade de s'arrêter). Je trouve le tracé A le meilleur : permet de revenir tout de suite au parking et une meilleure desserte des commerces de la rue Centrale.
50	Pascale BOISSONNAT	*		*	*	*		*					*		Je soutiens le projet de création d'une voie nouvelle dans son tracé A : - les nouvelles constructions nécessitent une liaison rapide avec le centre du village que ne permet pas le porche actuel ; - création de places de parking en plus grand nombre avec le projet A ; - développer un village nécessite de construire des rues ; - permettre un accès performant aux commerces du centre pour les personnes du village ou extérieures souhaitant s'y rendre en voiture, avec un accès très facile et lisible au parking existant ; - le coût, même élevé est cohérent avec le prix des terrains sur Communay.
N°	Qualité	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6	1.7	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	Observations
51	Marc TARRIDE	*			*										Projet d'utilité publique : un centre social par exemple et non 12 places de parking supplémentaires pour un centre de Communay qui ne sera plus commercial dans les

																proches années.
52	Simone CHARRETTON				*	*						*				Favorable à la création d'une nouvelle rue (tracé A), pour les nouvelles habitations et pour amener des gens dans la rue Centrale et ses commerces.
53	Sébastien JANIN		*	*		*						*				Favorable au projet (tracé A), pour faciliter les communications dans le centre de Communay, la desserte des nouveaux logements et du parking (accès plus facile que par le porche de la rue Centrale).
54	Anne-Laure CROISIER	*		*	*	*						*				Le projet A est nécessaire au bon développement de Communay : desserte des nouveaux immeubles, accès au parking Humel et aux commerces de la rue Centrale.
55	Aurélien GAMET		*		*	*						*				Le projet A doit être entériné : desserte des nouvelles constructions, fluidité de la circulation et accès des clients aux commerces du centre
56	Kévin BAULE	*				*	*					*				J'apporte mon soutien au projet de nouvelle rue. La rue Centrale avec les vélos à contre sens et la circulation n'est pas très rassurante. Avoir une autre piste cyclable pour traverser le village est une bonne chose. L'arrivée de nouveaux habitants va générer des flux de voitures qui auront du mal à s'écouler seulement par la rue G. Brassens, la jonction avec la rue du Proveras étant un peu compliquée. Multiplier les voies de desserte de ce nouveau quartier est important pour obtenir une bonne fluidité du trafic. Ces éléments m'amènent à choisir le « tracé A » qui me paraît le meilleur.
57	Muriel TRAYNARD-VERDONE	*	*		*		*	*								J'habite à l'Est et je n'ai pas besoin d'une nouvelle voie pour me déplacer (à vélo) vers l'Ouest de Communay. La rue Centrale, « zone de rencontre » me paraît suffisante et assez sécurisante. 80 m de piste cyclable, à quoi cela rime-t-il ? sans continuité rue G. Brassens ? Les 3 places de parking à l'arrivée de la rue G. Brassens sont extrêmement dangereuses pour les vélos. Projet sans fondement, plaqué sans réflexion globale sur les déplacements doux dans l'ensemble du village, et en plus très cher. Il serait préférable d'aménager et investir dans la rue Centrale pour la rendre plus agréable et préserver les commerces. Très choquée par la mesure d'expropriation à l'encontre d'une famille pour réaliser cette voie qui pour moi n'a aucune utilité.
58	Robert VAYER		*													Voilà une opération judicieuse de ne pas laisser une propriété avec une maison à l'abandon dans le centre du village. Ce nouvel axe allègera la circulation dans la rue G. Brassens.
N°	Qualité	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6	1.7	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	Observations	
59		*	*	*	*	*	*	*								A titre personnel, porte une annotation sur le registre :

	Daniel GERVAIS														Je ne vois aucun avantage concernant ce nouvel axe de circulation. En vélo, il serait très accidentogène avec plusieurs croisements et des places de parking mal positionnées. En voiture, venant de l'Est aucun intérêt pour rejoindre le parking Humel et les commerces du centre. Peu d'intérêt pour les nouveaux habitants de la résidence Alila. Projet beaucoup trop cher, cet argent pourrait servir à d'autres aménagements plus utiles. En tant que Président de l'association « Atout Communay », remet et commente le tract de l'association (A4 recto-verso) : Le projet affiche 4 objectifs louables, mais la réponse est très inappropriée : - la desserte du centre urbain n'est pas améliorée et elle crée des contraintes supplémentaires au niveau de la rue du Sillon ; - la capacité du parking Humel peut être accrue par une simple réorganisation (cf. étude de 2012), de même que l'accessibilité et l'attractivité des commerces de la rue Centrale, sans qu'il soit besoin de ce projet ; - les habitants des logements Alila n'utiliseront jamais leur voiture dans la rue de la Menuiserie ; ils passeront par la rue G. Brassens et la rue du Proveras ; - la zone de rencontre de la rue Centrale constitue un maillon idéal pour les modes doux ; le projet présenté ne sera pas aussi sécurisant, notamment à ses débouchés. Un projet trop cher et une expropriation inutile.
60	Signature illisible										*			Ce projet est vraiment trop cher, 4 ans d'investissements. Pourquoi pas l'autre tracé, plus adapté, face à la rue du Magnolia, moins cher et plus sécurisant ?	
61	Benoit DEMARS			*								*		Favorable à ce projet. Le parking mérite d'être mieux desservi et cette étude est très intéressante. Le tracé A semble parfait	
62	Elsa DEMARS		*	*										Favorable à la création de cette rue qui permettra un accès plus facile au parking et désenclavera la rue centrale.	
63	Christian JANIN	*				*	*							Favorable au projet pour la création de cette rue en vue d'embellir le village, créer une transversale pour relier les écoles en toute sécurité, désenclaver la circulation suite aux nombreux logements en cours de création	
64	Catherine VILLE-GALI		*						*			*		J'apporte toute mon adhésion au tracé A, celui qui sert le mieux l'objectif poursuivi et qui sera le plus facile à réaliser. Les héritiers Janin sont vendeurs et il s'agit d'une belle opportunité pour réaliser cette opération de désenclavement du quartier îlot de la forge et apporter plus de fluidité pour la circulation automobile du centre bourg.	
N°	Qualité	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6	1.7	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	Observations
65	C. FIORDALISI				*		*	*			*	*	*		Pourquoi le 2 ^{ème} projet n'a-t-il pas été présenté ? Quel coût ?

	G. FIORDALISI																			<p>Hérésie de la piste cyclable sur une si courte distance et dangerosité par rapport aux deux intersections, rue du Sillon et rue G. Brassens.</p> <p>Perte de la circulation dans la rue Centrale et donc impact sur la fréquentation des commerces.</p> <p>Coût exorbitant du projet – 580.00 € HT.</p>
66	Marie-Hélène TENET		*		*					*				*						<p>Je pense que le tracé B serait plus judicieux que le tracé A.</p> <p>Le tracé A présente à chaque extrémité une forme de « baïonnette » qui complique la circulation. Côté rue du Sillon, il semble plus intéressant d’arriver en face de la rue du Magnolia. Côté îlot de la Forge le carrefour est bien compliqué : 2 virages rapprochés et peu de visibilité, avec un risque pour les personnes sortant de la salle de la Forge. Les places de parking sur ce tronçon ne seront pas faciles à utiliser sans risque.</p> <p>Diverses remarques :</p> <p>Cette voie déversera sur la rue de Sillon des voitures dans le centre du village qui n’a pas d’accès direct aux grands axes de circulation, tant Est-Ouest que Nord-Sud. Je crains que cette rue ne désertifie complètement la rue Centrale et n’achève les rares commerces qui restent et ne survivent que grâce aux achats rapides faits en passant.</p> <p>Si le parking Humel est compris dans les 400 m² d’espaces verts prévus, cela fait vraiment peu de chose. Il y aura besoin, dans ce secteur, d’un espace pour les enfants.</p>
67	Alila Promoteur			*	*	*					*	*								<p>La résidence « Le Duo » de 35 logements allant du T2 au T5, ainsi que 8 maisons T3 et T4, a été conçue avec pour unique objectif le bien-être de ses futurs résidents. Notre opération se construit dans l’extension du centre bourg, ce qui nécessite de développer les accès aux différents commerces de la commune.</p> <p>Après étude du dossier de l’enquête publique, nous soutenons que la voie nouvelle « rue de la Menuiserie » doit être créée selon le tracé A.</p> <p>L’objectif de cette voie nouvelle est de mieux desservir le secteur de la rue G. Brassens</p> <p>A la lumière des éléments exposés et de par notre connaissance de ce quartier, que nous avons étudié lors de la conception de notre projet immobilier, nous considérons que le tracé A permettra de fluidifier la circulation actuelle.</p> <p>A la différence du tracé B, il permettra également de maintenir le nombre de places de stationnement du parking de la salle de la Forge. Ce parking étant indispensable dans une société où l’organisation du stationnement est une problématique récurrente de l’économie urbaine.</p>

														<p>Pour les futurs habitants de notre opération, la voie nouvelle « rue de la Menuiserie » sera un vrai bénéfice en termes de circulation et leur assurera une facilité d'accès entre la Mairie et la salle de la Forge sans avoir à passer par la rue Centrale qui est souvent engorgée.</p> <p>Tous ces éléments de réflexion nous poussent donc à favoriser le tracé A en lieu et place du tracé B.</p>
68	Marie-Aude SIBOURD	*	*			*					*			<p>J'apporte mon soutien au projet de nouvelle rue à Communay.</p> <p>La rue Centrale avec les vélos à contre-sens et la circulation qu'elle supporte est relativement encombrée. Une autre piste cyclable pour traverser le village sera un plus, notamment pour se rendre à l'école des Brosses.</p> <p>Les nouveaux immeubles vont générer des flux de voitures qui vont engorger le rue G. Brassens. D'autre part, le croisement avec la rue du Proveras est un peu compliqué.</p> <p>Cette nouvelle voie de desserte est importante pour apporter plus de fluidité au trafic, et elle participera au désenclavement du parking Humel.</p> <p>Le tracé A me paraît le meilleur.</p>
69	OPAC du Rhône	*	*							*	*			<p>Nous sommes directement impactés par ce projet. A proximité immédiate, l'Opac du Rhône gère actuellement 30 logements et notre nouvelle résidence « Le Duo » de 43 logements sera mis en location courant 2018.</p> <p>Eu égard à l'urbanisation de ce secteur, nous ne pouvons que soutenir la réalisation de cette voie permettant d'améliorer l'accès au centre-ville.</p> <p>La création de places de stationnement supplémentaires telle que représentée dans votre projet permettrait en outre de répondre aux besoins de nos locataires.</p> <p>Sur ce point, nous avons noté que la proposition de tracé B dans le dossier d'enquête publique implique nécessairement la suppression de plus de stationnements, ce qui nous paraît dommageable, le manque de stationnement étant une problématique récurrente.</p> <p>Ainsi, et après avoir pris connaissance des autres éléments constitutifs du dossier d'enquête publique, votre proposition de tracé A reliant directement la rue du Sillon à la rue G. Brassens nous apparaît largement plus appropriée.</p>
70	Pierre VOLETTI Président de l'association « Changer d'ère à Communay »	*												<p>Fait part de l'étonnement à voir surgir précipitamment le présent projet affectant le plein centre de Communay alors que le PLU en vigueur est toujours celui publié en 2005 !!!</p> <p>Certes, une réunion d'information a eu lieu concernant l'élaboration d'un nouveau PLU. Mais aucun compte-rendu écrit n'a été publié.</p> <p>Nous considérons que le projet génère des conséquences portant modifications aux existants situés au cœur même de la Commune. L'impact d'un tel projet sur l'équilibre et le devenir du village est grave. En l'absence de PLU bien établi, il en vient à porter atteinte à l'intérêt général de la Commune de Communay.</p> <p>Nous considérons que ce projet doit être ré-analysé après la publication du PLU... pour l'instant, il y a bien d'autres réflexions à analyser en urgence.</p>

N°	Qualité	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6	1.7	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	Observations
71	Jérémy JANIN											*			D'accord avec le projet A pour relier la rue du Sillon avec le parking Humel.
72	Jocelyne LOPPEZ		*				*					*			Favorable au projet A pour des raisons de sécurité pour le trajet des enfants et pour apporter de la fluidité à la circulation.
73	Christine DIARD Gilles GARNAUDIER Représentant les élus de l'opposition de Communay	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	Remettent et commentent un document de 4 pages : <ul style="list-style-type: none"> · Opportunité du projet Le dossier présenté est très laconique et ne permet pas de justifier de l'utilité publique du projet. Ne fait aucune référence aux études précédentes (CETE en 2010, URBI en 2012). - améliorer la desserte du centre : pour les piétons et les cyclistes pas de difficultés majeures, pour les automobilistes venant de l'Est l'accès au parking se fait par un léger détour ; - créer du stationnement supplémentaire : quel est le taux de remplissage actuel ? d'après l'étude URBI de 2012 les commerçants ne souhaitaient pas plus de places ; - accès difficile au parking Humel : il tient au stationnement illicite dans la rue Centrale ; - les nouveaux logements Alila : il est peu probable qu'ils empruntent cette nouvelle voie, mais la rue du Proveras et la route de Ternay ; - les modes doux : la zone de rencontre de la rue Centrale (vitesse limitée à 20 km, piétons et vélos prioritaires) constitue un maillon idéal ; - financièrement : le projet coûte très cher, près de 700.000 € TTC (dont 50% pour le foncier) soit 4 années de l'enveloppe de la CCPO dédiée à la voirie ; - activité commerciale de la rue Centrale : en contradiction avec le projet de création d'un supermarché face au collège. · Choix du tracé Tracé B moins long et de fait moins coûteux, mais trop rapidement écarté : <ul style="list-style-type: none"> - suppression de places de stationnement : selon l'étude ORBI, un réaménagement du parking permettrait d'augmenter la capacité d'une dizaine de places pour un investissement très faible ; - démolition d'une grange en bon état : située en limite de propriété, sa démolition ne remet pas en cause l'aménagement du reste de la parcelle ; aurait mérité un chiffrage ; - débouche dans l'axe de la rue du Magnolia : évite de créer un carrefour supplémentaire et un double sens rue du Sillon. · Caractéristiques du tracé <ul style="list-style-type: none"> - la largeur du trottoir : page 5 du dossier elle est réduite ponctuellement à 1,20 m alors que la réglementation impose un minimum de 1,40 m ; pourrait être utilement augmentée en supprimant les bandes cyclables qui n'ont aucun intérêt ;

																<ul style="list-style-type: none"> - création de places de stationnement perpendiculaires à la voie nouvelle : elles vont générer des manœuvres représentant un réel danger pour les cyclistes ; - l'alternat de la rue du Sillon : comment sera-t-il aménagé pour les cycliste ? - liaison modes doux entre la rue des Brosses et la voie nouvelle (page 8) : quels aménagements pour remédier aux problèmes de sécurité, rue Centrale et rues du Proveras et G. Brassens ? - Position - le projet présenté n'établit pas qu'il présente un intérêt public ; - l'atteinte à la propriété privée ne se justifie pas ; - le coût de l'opération présente un caractère excessif par rapport à son intérêt ; - l'analyse multicritères est notoirement insuffisante et n'intègre pas les solutions alternatives ; - les options d'aménagement retenues sont très critiquables, en particulier pour la sécurité et le confort des modes doux.
74	M. BLANCHARD		*	*								*				<p>Je suis favorable au projet A : manque de places de stationnement et alléger la circulation au centre du village.</p> <p>J'habite rue G. Brassens, avec les nouvelles habitations, nombre de véhicules devront obligatoirement transiter par ma route ; cela désengorgerait la rue principale.</p>
75	Fabrice PINAY	*	*													<p>Je suis non favorable à ce projet, je ne pense pas qu'il améliore la circulation ou l'accessibilité au centre du village.</p>
	Ensemble	43	22	21	18	22	10	14	10	6	6	39	6	10		

Vn° = observation orale exprimée au cours d'un entretien avec le Commissaire enquêteur lors d'une permanence

Les réponses de la Communauté de communes du pays de l'OZON (CCPO) sont à lire en détail dans le mémoire en réponse du 8 novembre 2016, joint en annexe, et en particulier pour l'étude chiffrée de solution alternative.

Les paragraphes ci-dessous « réponse de la CCPO » reprennent par thème, tout d'abord la réponse générale du maître d'ouvrage (lorsqu'il y a lieu), enrichie d'une synthèse des éléments particuliers aux différentes observations.

UTILITÉ DE LA VOIE NOUVELLE

1.1. Réaménager, moderniser, désenclaver

✓ Observations favorables, sans autre commentaire que « favorable au projet » : n° 5, 5^{Bis}, 10^{Bis}, 12, 23, 29, 35 ;

Observations favorables, avec commentaire, n° 4, 7, 10, 17, 18, 21, 34, 38, 40, 41, 42, 49, 50, 54, 56, 63 et 68 :

Projet adapté aux exigences fonctionnelles d'urbanisme et déterminant pour l'avenir / Notre centre de village a besoin de réaménagement, d'être repensé et modernisé / L'intérêt général est évident et préservé / Indispensable au développement du quartier / Ce projet structurant a toute sa place / Intéressant et utile / Développer un village nécessite de construire des rues / Nécessaire au bon développement de Communay.

✓ Observations défavorables n° 6, 8, 13, 26, V2, 30, 33, 36, 37, 43, 46, 47, 48, 51, 57, 59, 70, 73, 75 :

Pourquoi démolir cette maison et pour quelle utilité ? / Ce projet de nouvelle rue à cet endroit est sans intérêt et illogique / Ce projet ne correspond pas à un projet d'aménagement global du bourg / Cette nouvelle rue semble inutile / Ne semble pas en rapport avec les bénéfices escomptés / Le projet présenté n'établit pas qu'il présente un intérêt public ;

Le centre de Communay ne sera plus commercial dans les prochaines années, l'automobile devrait se déplacer face au CES, donc ce projet de nouvelle voie paraît déconnecté du futur le plus probable ;
Projet d'utilité publique : un centre social par exemple et non 12 places de parking supplémentaires pour un centre de Communay qui ne sera plus commercial dans les prochaines années ;

Etonné de voir surgir précipitamment le présent projet affectant le plein centre de Communay alors que le PLU en vigueur est toujours celui publié en 2005. Nous considérons que le projet génère des conséquences portant modifications aux existants situés au cœur même de la Commune. L'impact d'un tel projet sur l'équilibre et le devenir du village est grave. En l'absence de PLU bien établi, il en vient à porter atteinte à l'intérêt général de la Commune de Communay. Nous considérons que ce projet doit être ré-analysé après la publication du PLU... pour l'instant, il y a bien d'autres réflexions à analyser en urgence.

NOTA : Certains, tels que les auteurs des observations n° 8 et n° 73, se disent opposés au projet mais pas au tracé B, ce qui relativise leur position.

✓ Réponse de la CCPO :

Le plan d'occupation du sol, puis le plan local de l'urbanisme ont affirmé, depuis 1992, la nécessité d'améliorer la desserte de l'îlot de la forge par le percement d'une voie nouvelle. Le constat de l'insuffisance des accès existants, en particulier depuis la rue centrale, passant sous un porche, est incontestable, en particulier compte tenu de l'urbanisation à venir de nombreuses parcelles du secteur.

Seul le tracé a pu varier d'un document à l'autre. Le projet de voie nouvelle tel que présenté à l'enquête publique a fait l'objet d'un emplacement réservé du PLU approuvé en 2005, après

enquête publique. La construction du projet Duo renforce encore le besoin de désenclavement du parking Vial Humel et de la rue Georges Brassens.

Construire la ville de demain nécessite de prendre en compte les usages actuels et futurs ; la structuration du réseau viaire de ce secteur est une nécessité à cet égard.

Pour accéder aux grandes voies, il est nécessaire de créer aussi un maillage secondaire dans la partie urbanisée, c'est le but de cette nouvelle rue.

La création d'un centre social n'est pas du tout en concurrence avec un projet de voirie nouvelle. La commune va construire une salle des fêtes, restaurer les écoles. Un CCAS existe et est à disposition des habitants.

✓ Avis du Commissaire enquêteur

La présence, sur le POS de 1992, d'emplacements réservés pour une liaison entre la rue du Sillon et l'îlot de la Forge, et pour la création de ce qui est devenue la rue G. Brassens, révèle une volonté ancienne de désenclaver et réaménager ce secteur. Ces emplacements ont été repris sur les documents du POS de 2001, puis pour partie sur ceux du PLU de 2005 (ER n° 18).

Depuis cette origine retrouvée, la rue du Magnolia a été réalisée dans les années 1990, puis la partie Sud de la rue Georges Brassens au début des années 2000 et le parking Vial-Humel au milieu des années 2000.

Le projet de réalisation de la « rue de la Menuiserie » n'est que la poursuite d'un objectif ancien, inscrit dans les documents d'urbanisme successifs, et dont différentes étapes ont été progressivement réalisées au cours des décennies précédentes. Il s'inscrit dans la continuité d'une logique d'aménagement constante.

1.2. Desserte du centre urbain améliorée

✓ Observations favorables n° 4, 19, 22, 24, 49, 53, 55, 58, 62, 64, 68, 72, 74 :

Ce projet va faciliter les liaisons transversales améliorant le flux de circulation / Allègera la circulation rue Georges Brassens / Désenclavera la rue Centrale / Apportera plus de fluidité à la circulation automobile du centre bourg ;

L'OPAC est directement impacté par ce projet. Eu égard à l'urbanisation de ce secteur, nous ne pouvons que soutenir la réalisation de cette voie permettant d'améliorer l'accès au centre ville.

✓ Observations défavorables n° 6, 32, 33, 36, 57, 59, 66, 73, 75 :

Cette rue ne répond à aucun critère de circulation sur la commune / Pourquoi une voie supplémentaire ? Il y a bien assez de rues à Communay / La desserte du centre urbain n'est pas améliorée et elle crée des contraintes supplémentaires au niveau de la rue du Sillon :

La fréquentation automobile devrait se réduire dans le centre historique du village (sauf les mercredi et dimanche matins, jours de marché, où beaucoup de visiteurs accèdent d'ailleurs en mode piétonnier). Pourquoi dépenser une somme conséquente pour faire entrer des voitures dans un goulot d'étranglement (voitures qui chercheraient uniquement une voie de délestage avec des risques sécuritaires certains). Si demain le centre devient essentiellement piétonnier, il faut sûrement freiner le passage automobile. Laissons passer les voitures par les grandes voies, et protégeons les piétons et les cyclistes cherchant la quiétude et la sérénité dans le centre historique de Communay ;

Habitant à l'Est de Communay, je ne vois pas l'intérêt de la déclaration d'utilité publique pour cette nouvelle voie. En effet, j'utilise les parkings autour de la mairie pour aller à pieds rue Centrale. Pour ceux qui habitent à l'Ouest, ils peuvent accéder à ces commerces en garant leur véhicule sur le parking Humel plus facile d'accès pour eux par la rue G. Brassens. Cette nouvelle voie aurait pu éventuellement être utile s'il était prévu un développement des commerces locaux vers l'Est, ce qui est loin des perspectives de la municipalité actuelle.

✓ Réponse de la CCPO :

Le projet de superette n'est pas en lien avec ce dossier, la revitalisation du centre du village et des commerces de proximité est aussi dans le programme de l'équipe municipale. Le développement d'un second marché le dimanche matin en est une preuve notable.

La création de la voie nouvelle doit permettre un meilleur accès au centre du village et aux commerces de la rue centrale.

Si la rue Centrale devait être un jour piétonne, la voie nouvelle permettrait de créer un itinéraire de substitution et de desserte du centre du village.

L'apport de nouveaux habitants, imposé par la loi SRU UH et ALUR, va générer un supplément de clientèle et de nouveaux flux de circulation, notamment de la partie Est du village dans un premier temps. L'évolution de l'urbanisation de la rue Georges Brassens rend aussi nécessaire une meilleure desserte du parking et de la rue Georges Brassens depuis la rue du Sillon.

A noter que la création du programme immobilier « les allées de monsieur Pierre » vont accroître la population de l'Est du village et donc des besoins de stationnement des habitants de cette partie du village.

La voie nouvelle est une possibilité de plus offerte pour améliorer les échanges entre l'Est du village et l'Ouest où se trouvent les principales structures scolaires.

Elle permettra aux habitants de l'Est du village arrivant par la rue du Mazet d'y accéder directement par la rue des Bonnières ou la rue Centrale puis la rue du Sillon. Cet accès est donc simplifié par rapport à la configuration actuelle qui nécessite de passer obligatoirement par la route de Marennes puis de Ternay et de prendre la rue du Proveras et la rue Georges Brassens.

Les parkings actuels des places du centre du village sont souvent pleins, notamment les jours de marché et le soir. La création de la voie nouvelle permettra aux habitants de l'Est du village de pouvoir accéder plus facilement au parking Vial Humel.

La rue du Sillon entre la rue du Magnolia et la voie nouvelle est large et peut supporter un passage à double sens.

Le projet proposé a le coût le moins cher de tous les projets proposés pour améliorer la circulation de la rue centrale, l'accès aux commerces et au désenclavement des logements de la rue G. Brassens.

Le projet d'une voie nouvelle, comme l'a été la rue du Magnolia en son temps et la rue G. Brassens, est prévu dans les documents d'urbanisme depuis 1992.

✓ Avis du Commissaire enquêteur

Actuellement les liaisons Est-Ouest au centre du village sont possibles, soit par la RD 150E à double sens, soit par la rue Centrale à sens unique, sauf pour les vélos (contre sens autorisé).

L'îlot de la Forge n'est desservi que par la seule rue G. Brassens (non accessible à ce jour à partir de la RD 150E) puis la rue du Proveras comme indiqué ci-dessus, sauf à traverser le parking, difficile d'accès et qui n'est pas naturellement une zone de transit.

La rue de la Menuiserie va constituer une nouvelle pénétrante pour accéder à ce quartier central et le désenclaver, ainsi qu'une liaison transversale alternative Est-Ouest (ou inversement) rue du Magnolia-rue de la Menuiserie-rue G. Brassens-etc., déchargeant par la même la rue Centrale.

Elle doit fluidifier la circulation dans ce cœur du village (salle de la Forge, parking Humel, rue Centrale et résidence « Duo »), au moment où l'arrivée de nouveaux habitants va fortement accroître les flux dans ce secteur.

1.3. Parking Humel : fonctionnement optimisé

1.3.1. Accessibilité améliorée

- ✓ Observations favorables n° 39, 49, 50, 53, 54, 61, 62, 68 :

Cette nouvelle route améliorera l'accès au parking / Plus facile que par le porche de la rue Centrale / Cette nouvelle voie participera au désenclavement du parking Humel.

- ✓ Observations défavorables n° 8, 16, 33, 36, 43, 46, 59, 73 :

Cette nouvelle voie ne desservira pas le parking Vial-Humel à 50 m, mais seulement la rue G. Brassens / L'accès difficile au parking Humel tient au stationnement illicite dans la rue Centrale / Le parking Humel a déjà 4 issues / Il n'y a jamais plus de 10 véhicules sur le parking / Un projet de la municipalité précédente montrait que l'on pouvait augmenter le nombre de places sur le parking Humel en le redessinant tout simplement.

- ✓ Réponse de la CCPO :

La rue Centrale est à sens unique, contrairement à cette voie nouvelle qui permettra un accès plus rapide au parking Vial Humel pour tous les habitants de l'Est du village qui n'auront plus à faire un grand détour.

La rue du Sillon sera à double sens sur quelques mètres pour permettre l'accès à la voie nouvelle, elle sera donc accessible pour les véhicules arrivant par la rue du Magnolia, la rue Centrale et la rue des Bonnières via la rue du Magnolia.

L'accès actuel par le porche d'un immeuble privé dans le cadre d'une autorisation précaire n'est pas satisfaisant. Il n'a pas été possible de faire cesser les stationnements illicites dans la rue centrale depuis plus de 10 ans. Il est donc temps de rechercher une alternative plus efficace et pérenne.

Le parking Humel a aujourd'hui 2 accès routiers possibles. L'un par la rue G. Brassens, l'autre par le porche de l'immeuble rue Centrale, avec l'autorisation de passage précaire du bailleur social propriétaire de l'immeuble. Les piétons ont effectivement 4 accès au parking.

La voie nouvelle permettra d'en améliorer l'accès. Sa fréquentation en sera automatiquement augmentée. Tous les samedis matin, le parking Vial Humel est rempli.

Le projet Urbi ne permettait pas d'en améliorer l'accès pour les habitants de la partie Est du village.

- ✓ Avis du Commissaire enquêteur

L'accès des voitures au parking Humel n'est actuellement possible que par deux issues : soit à partir de la rue Centrale et un porche étroit, d'accès souvent délicat du fait de véhicules mal garés dans la rue, et de plus nécessitant une autorisation précaire de passage au travers de la propriété d'un bailleur social, soit via la rue G. Brassens à ce jour accessible par la seule rue du Proveras.

La nouvelle rue en facilitera l'accès, tant pour les véhicules arrivant de l'Est que pour ceux en provenance de la rue Centrale ou de la RD 150E via la rue du Sillon.

1.3.2. Capacité augmentée

- ✓ Observations favorables n° 18, 67, 69,74 :

Ce parking est indispensable dans une société où l'organisation du stationnement est une problématique récurrente de l'économie urbaine / La création de places de stationnement supplémentaires permettrait de répondre aux besoins des nouveaux habitants / Permet de créer une douzaine de places de stationnement.

✓ Observations défavorables n° 37, 43, 59, 73 :

Le stationnement actuel est suffisant d'autant que les commerces du centre sont voués à disparaître / La capacité du parking Humel peut être accrue par une simple réorganisation (cf. étude Urbi de 2012), sans qu'il soit besoin de ce projet .

✓ Réponse de la CCPO :

Le projet Urbi a chiffré la seule restructuration du parking à 265.000 euros HT. C'est un coût important qui ajouté à celui de la construction de murs dans les propriétés impactées par le tracé B conduisent à un budget final très important car il faut aussi ajouter les places de parking à construire pour remplacer celles qui seraient supprimées par le tracé B.

✓ Avis du Commissaire enquêteur

L'optimisation du parking Humel et l'augmentation de sa capacité sont en cohérence avec la fluidification des flux de circulation automobile au centre du village dans la mesure où la facilité d'accès au parking doit en augmenter la fréquentation.

L'étude Urbi de 2012 a été remise au Commissaire enquêteur par M. le maire de Communay le 21 octobre (dernier jour de l'enquête publique). Elle vise à « améliorer le fonctionnement du parking Humel de manière à optimiser son utilisation et améliorer la qualité de l'espace » (...) par un réaménagement des places de stationnement ». Elle estime le coût de ces seuls réaménagements de 235.000 € à 265.000 € HT selon les scénarii, auxquels il y a lieu de rajouter 10 % de frais de maîtrise d'œuvre. L'accès au parking est assuré, selon les scénarii, soit par la rue G. Brassens et par le porche, soit par la rue G. Brassens et l'impasse de la Forge, soit par la seule rue G. Brassens. Ce coût est supérieur à celui des travaux de réalisation et d'aménagement de la voirie et du stationnement dans le projet présenté par la CCPO, alors qu'il n'y a pas de création de voie nouvelle, donc pas d'amélioration de l'accessibilité.

Quant à la possibilité d'utiliser l'impasse de la Forge pour accéder au parking, il s'agit d'un passage guère moins étroit que celui du porche, et peu adapté à la circulation automobile. Elle nécessiterait de faire des travaux de restructuration de voirie, de supprimer un espace vert et une liaison spécialisée modes doux.

1.4. Au profit des commerces de la rue Centrale

✓ Observations n° 4, 49, 50, 52, 54, 55, 67 :

Permet une meilleure desserte de la rue Centrale / Permet un accès performant aux commerces du centre / Va offrir de nouvelles perspectives de développement commercial au centre du village / La résidence « Duo » de 35 logements (T2 au T5) et 8 maisons (T3 et T4) se construit dans l'extension du centre bourg, ce qui nécessite de développer les accès aux différents commerces de la commune.

✓ Observations défavorables n° 6, 15, 32, 46, 48, 51, 57, 59, 65, 66, 73 :

La rue centrale est souvent libre à la circulation / Aucun intérêt pour rejoindre les commerces du centre / Les commerçants de la rue centrale n'auront plus de passage donc moins de clients / Le centre du village va bientôt perdre de sa fréquentation avec le projet de nouvelle surface commerciale excentrée / Il serait préférable d'aménager et investir dans la rue Centrale pour la rendre plus agréable et préserver les commerces.

✓ Réponse de la CCPO :

La création de cette voie nouvelle permet un accès plus aisé au parking Vial Humel et donc un accès plus facile aux commerces.

Les véhicules en transit dans la rue centrale pourront l'éviter, ce qui améliorera la qualité de la rue centrale.

Les personnes n'ayant pas trouvé de stationnement dans la rue centrale pourront aisément aller se garer au parking Vial Humel et utiliser le porche qui deviendra entièrement piéton.

Les personnes qui souhaitent faire des achats rapides dans les commerces de la rue centrale pourront continuer à le faire. Si elles trouvent une place de parking libre dans la rue centrale (elles sont en nombre très limité), elles continueront à s'arrêter, si elles n'en trouvent pas, elles auront la possibilité de continuer par la rue du Sillon puis la voie nouvelle jusqu'au parking Vial Humel et accéder ensuite à pieds aux commerces de la rue centrale. La voie nouvelle améliore donc l'accès aux commerces.

La municipalité a la volonté de développer le commerce du centre du village, ce qui est cohérent avec la création d'une voie nouvelle facilitant l'accès au village, au parking Vial Humel et aux commerces du centre qui ont du mal pour certains à exister.

Le projet n'est pas en lien avec un éventuel projet de construction d'une superette dans le secteur du collège.

✓ Avis du Commissaire enquêteur

Fluidifier la circulation dans le centre urbain et faciliter l'accès aux places de stationnement à proximité des commerces ne peut qu'être bénéfique à leur activité et la redynamisation d'une rue Centrale apaisée si une partie du transit automobile en est déviée.

1.5. Nouveaux îlots urbanisés : desserte et désenclavement

✓ Partisans favorables n° 4, 17, 18, 22, 24, 25, 27, 45, 50, 52, 53, 54, 55, 56, 63, 67 :

Indispensable pour accéder aux nouveaux logements en cours de construction / Indispensable au désenclavement du quartier / L'arrivée de nouveaux habitants va générer des flux de voitures qui auront du mal à s'écouler seulement par la rue Georges Brassens, la jonction avec la rue du Proveras étant un peu compliquée. Multiplier les voies de desserte de ce nouveau quartier est important pour obtenir une bonne fluidité du trafic.

✓ Observations défavorables n° 32, 33, 43, 46, 59, 73 :

Il est peu probable que les habitants du nouvel immeuble utilisent cette nouvelle voie / Cette voie n'a pas de lien direct avec les immeubles ALILA. L'entrée dans cette copropriété sera gérée par rue du Proveras et route de Marennes ; les sorties étant naturellement faites par rue du Proveras et rue des Brosses. Il n'est donc pas utile de faire sortir les nouveaux arrivants par le centre du village dont les voies sont très étroites (rue du Magnolia et rue Centrale).

✓ Réponse de la CCPO :

En ce qui concerne les nouveaux habitants du programme DUO, l'objectif de la voie nouvelle est de leur permettre de se diriger vers l'A46 notamment de manière sûre et rapide. Ce n'est pas le cas actuellement car le carrefour rue G. Brassens/rue du Proveras est peu pratique, et le carrefour rue du Proveras/route de Ternay est dangereux malgré le miroir et difficile à prendre du fait de la circulation importante sur cet axe entre les deux écoles.

Il est également nécessaire de permettre à ces nouveaux habitants de pouvoir se rendre facilement dans le centre du village. Ils n'auront pas accès au centre du village avec leur véhicule de manière directe, mais obligation de sortir par la rue G. Brassens, puis rue du Proveras et rue Centrale.

La rue des Brosses est une rue à sens unique du fait de son étroitesse et de la présence d'une piste cyclable sécurisée depuis le centre du village vers les établissements scolaires, primaire et collège.

Ce projet permet de fluidifier la circulation et de permettre aux nouveaux habitants d'avoir de multiples solutions d'accès au centre du village, voiture, marche à pieds, vélo. Le choix leur est laissé comme à l'ensemble des autres habitants du village.

✓ Avis du Commissaire enquêteur

La construction de programme DUO dans la partie Sud de la rue G. Brassens va amener de nouveaux habitants en nombre et accroître les flux de circulation dans des proportions peu compatibles avec le réseau viaire actuel (étroitesse, carrefours mal aisés), d'autant que l'accès direct à la RD 150E à partir de la rue G. Brassens paraît peu réaliste en termes de sécurité eu égard au manque de visibilité et à la circulation importante sur la RD.

Le projet de voie nouvelle répond à ces besoins en apportant une offre alternative de desserte de ce secteur en cours d'urbanisation avec un apport massif de nouveaux usagers.

1.6. Modes doux : développement sécurisé

✓ Observations favorables n° 18, 45, 56, 63, 68, 72 :

La rue Centrale avec les vélos à contre sens n'est pas rassurante. Avoir une autre piste cyclable pour traverser le village est une bonne chose / Va créer une transversale pour relier les écoles en toute sécurité.

✓ Observations défavorables n° 57, 59, 65, 73 :

La zone de rencontre de la rue Centrale (vitesse limitée à 20 km, piétons et vélos prioritaires) constitue un maillon idéal pour les modes doux / 80 m de piste cyclable, sans continuité, à quoi cela rime-t-il ? / Dangerosité par rapport aux deux intersections, rue du Sillon et rue G. Brassens / Les places de stationnement perpendiculaires à la voie nouvelle vont générer des manœuvres représentant un réel danger pour les cyclistes / La largeur du trottoir est réduite ponctuellement à 1,20 m alors que la réglementation impose un minimum de 1,40 m ; pourrait être utilement augmentée en supprimant les bandes cyclables qui n'ont aucun intérêt.

✓ Réponse de la CCPO :

Les tracés A et B présentent, tous deux, l'intérêt fort de délester la rue Centrale des flux d'automobiles en recherche de stationnement. En cela, la création d'une voie nouvelle s'inscrit en cohérence avec le statut de zone de rencontre de la rue Centrale, espace dans lequel le piéton doit être prioritaire, incompatible avec une présence marquée de véhicules motorisés.

La vitesse excessive enregistrée dans la rue centrale, malgré sa classification en zone de rencontre rend dangereux l'utilisation des modes doux, surtout pour les vélos à contre sens des voitures. La voie nouvelle permettra soit aux vélos, soit aux voitures d'avoir un autre itinéraire.

Une piste cyclable ne se construit pas en une seule fois ! La volonté de la municipalité est de permettre le développement des itinéraires cyclables progressivement lors des rénovations des voiries. Un itinéraire cyclable alternatif à la rue centrale par la rue du Proveras se construira progressivement.

La voie nouvelle est prévue pour assurer aussi un passage des piétons et des cyclistes en sécurité. La configuration choisie avec des chicanes devrait permettre de limiter la vitesse des voitures. Cela sera de nature à sécuriser le trafic des vélos. Le tracé A comme le tracé B croisent le même nombre de rues.

✓ Avis du Commissaire enquêteur

La nouvelle voie va permettre de délester la rue Centrale d'une partie du trafic de transit et d'éviter le stationnement gênant, amenant ainsi plus de confort et de sécurité pour les cyclistes et les piétons qui empruntent cette zone de rencontre.

Elle va offrir un tronçon avec un réel aménagement dédié aux modes doux. Il constitue un maillon dans un ensemble plus étendu allant à terme du collège au stade. Certaines sections sont déjà réalisées, les autres le seront au fur et à mesure des rénovations de voirie.

L'aménageur prend en compte la sécurité des cyclistes et des piétons, d'une part en ralentissant la vitesse des automobiles par l'utilisation de chicanes et de ralentisseurs, d'autre part par des aménagements spécifiques pour les modes doux. Il n'exclut pas une répartition des espaces différente de celle de l'esquisse présentée dans le projet, si une solution plus sécurisante apparaît possible.

1.7. Coût et modalités du projet

✓ Observation favorable n° 50 :

Le coût, même élevé est cohérent avec le prix des terrains à Communay.

✓ Observations défavorables n° 11, 26, V2, 33, 36, 37, 43, 47, 48, 57, 59, 65, 73 :

Le projet de nouvelle rue est trop coûteux pour le bénéfice escompté / Trop élevé pour le budget de la commune / 4 années de l'enveloppe de la CCPO dédiée à la voirie / Très choquée par la mesure d'expropriation à l'encontre d'une famille.

✓ Réponse de la CCPO :

Le montant de l'opération est à rapprocher du budget d'investissement de la CCPO en matière de voirie. En effet, la CCPO investit chaque année près de 1,4 million d'euros dans ses rues et routes. Les projets menés visent systématiquement à améliorer le cadre de vie des usagers et riverains des voies, par la facilitation et la sécurisation des déplacements piétons et cyclistes. L'opération de création d'une voie nouvelle a été jugée prioritaire dans la mesure où, d'une part, elle répond à ces objectifs, et, d'autre part, elle s'inscrit dans une volonté forte de redynamiser le centre-ville.

Le tracé A est le projet le moins cher, de tous les projets proposés pour améliorer la circulation de la rue centrale, l'accès aux commerces et le désenclavement des logements de la rue G. Brassens car il optimise le tracé avec la création de parkings.

Le coût de ce projet est inférieur aux travaux prévus par l'étude Urbi de 2012 (coût total d'un million d'euros pour la rénovation de la rue centrale et du parking Vial Humel) alors qu'il permet de créer des places de parking et une voie supplémentaire pour désenclaver le parking. De plus cette étude ne prenait pas en compte la construction de 45 logements supplémentaires, rue G. Brassens.

Le projet B est plus cher du fait de la nécessité de reprendre totalement le parking Vial Humel et de reconstruire les places de parking supprimées.

Le projet A limite l'expropriation à un seul terrain, ce faisant la majorité des membres de la famille est demandeuse de la vente de l'ancienne maison pour la création de la voie nouvelle.

✓ Avis du Commissaire enquêteur

Si on se réfère à l'étude Urbi de 2012 pour l'optimisation du parking Humel, le surcoût actuel pour la réalisation, en 2016, d'une voie nouvelle et la création de places supplémentaires, outre le traitement du parking, paraît réaliste et cohérent.

Rapportée au budget annuel d'investissement de la CCPO affecté à la voirie (1,4 M€), la dépense ne paraît pas hors de proportion eu égard aux objectifs. Voir ci-après § 4.1.2.4.4.

CHOIX DU TRACÉ

Les observations évoquent plusieurs critères de choix - le bâti, les carrefours, les places de stationnement - avant de prendre position pour l'un ou l'autre des tracés.

2.1. Impact sur le bâti

✓ Observations favorables au tracé A, n° 2, 3, 7, 20, 64 :

Le tracé A présente de nombreux avantages : peu de démolition, on impacte une propriété inoccupée / inhabitable / obsolète / Les héritiers Janin sont vendeurs.

✓ Observations défavorables au tracé A, n° 8, 30, V2, 43, 73 :

Le projet B ne nécessite pas la destruction d'une maison / Le tracé B démolit une grange en bon état mais située en limite de propriété ; sa démolition ne remet pas en cause l'aménagement du reste de la parcelle.

✓ Réponse de la CCPO :

Le tracé A impacte une seule propriété, inhabitée depuis plus de 6 ans et se trouve sur un emplacement réservé depuis 11 ans. Il reprend intégralement la parcelle.

La menuiserie a été déplacée sur Communay depuis des décennies. Elle n'est plus opérationnelle depuis longtemps. Aux dires de certains cohéritiers, la maison en question est vétuste et ne correspond plus aux normes actuelles.

La majorité des propriétaires sont vendeurs de ce bien pour la réalisation d'une voie nouvelle.

Le projet B nécessite l'expropriation de deux propriétés, la destruction d'une grange, d'un abri de jardin, et la coupure de deux jardins, contrairement à la solution A.

Un chiffrage est joint à la réponse aux questions et repris infra.

✓ Avis du Commissaire enquêteur

La question de l'impact sur le bâti ne se pose que pour la maison JANIN que l'un des trois héritiers ne souhaite pas vendre, contrairement aux deux autres. Cette maison n'est plus occupée depuis plusieurs années et en mauvais état aux dires de deux des héritiers eux-mêmes. Quant au fond de jardin GREVON, les propriétaires sont vendeurs.

Le tracé B entraînerait la démolition d'une grange, mais impacterait des propriétés bâties plus importantes qui s'en trouveraient dépréciées, alors qu'avec le tracé A la bande étroite des parcelles JANIN (maison et jardin) est prise en totalité. En outre, les propriétaires du tracé B ne sont pas vendeurs, de sorte que ce sont deux procédures d'expropriation qui seraient à envisager.

Au regard du bâti, le tracé A avec quatre propriétaires vendeurs sur cinq, a un impact moindre.

2.2. Débouchés / Carrefours

✓ Observations favorables au tracé A, n° 2, 4 :

Le tracé A débouche directement sur l'extrémité du parking de l'îlot de la Forge pour un raccordement direct avec le rue G. Brassens / Il présente à chaque entrée de larges accès évitant un cisaillement de voies.

✓ Observations défavorables au tracé A, n° 1, 46, 66, 73 :

Le tracé A présente à chaque extrémité une forme de « baïonnette » qui complique la circulation / Le tracé B serait plus judicieux car dans l'axe de la rue du Magnolia / Il évite de créer un carrefour supplémentaire et un double sens rue du Sillon.

✓ Réponse de la CCPO :

Les solutions A et B, développées dans le cadre du dossier soumis à l'enquête publique, nécessitent dans chaque cas la création d'un « décroché », dans la mesure où la rue George Brassens et la rue du Magnolia ne sont pas sur un même alignement. Dans la solution A, le tracé proposé nécessite la réalisation de deux décrochés, au droit du parking Vial Humel, puis au droit de la rue du Sillon. La solution B, quant à elle, ne nécessite qu'un seul décroché, réalisé au droit du parking Vial Humel.

Toutefois, dans un contexte urbain, à fortiori traité en zone 30, le traitement de ce type de configuration ne représente aucune difficulté particulière. A contrario, cette configuration, conjuguée au traitement adapté de la voirie sous la forme, par exemple, de plateaux surélevés, peut avoir un effet bénéfique sur les vitesses pratiquées par les automobilistes, sans constituer de contrainte majeure pour les déplacements doux.

La rue du Sillon peut tout à fait supporter un aménagement à double sens et ainsi éviter d'avoir une rue dans le prolongement de la rue du Magnolia, ce qui encourage les voitures à la vitesse.

La vitesse des voitures limitée par la non rectitude de la voie permettra de sécuriser l'accès à l'îlot de la Forge et aux places de stationnement.

Les deux carrefours seront aménagés pour sécuriser les modes doux.

✓ Avis du Commissaire enquêteur

Tracé A ou B, il y aura un carrefour à chaque extrémité de la rue de la Menuiserie (même le tracé B doit se raccorder à la rue du Sillon, mais sur un carrefour déjà existant entre la rue du Sillon et la rue du Magnolia). L'aménageur propose de tirer profit de la non rectitude des voies pour ralentir la vitesse des automobiles avec des aménagements appropriés tels que des plateaux surélevés, et ainsi sécuriser les modes doux.

2.3. Création de places de stationnement

✓ Observations favorables au tracé A, n° 18, 67, 69 :

Le tracé A permet de gagner une douzaine de places de stationnement / Le tracé B implique la suppression de stationnements, ce qui paraît dommageable.

✓ Observations défavorables au tracé A, n° 1, 66, 73 :

Les places supprimées (par le tracé B) peuvent être remplacées par une emprise sur les jardins du tracé A / Selon l'étude ORBI, un réaménagement du parking permettrait d'augmenter la capacité d'une dizaine de places pour un investissement très faible.

✓ Réponse de la CCPO :

Le projet Urbi a chiffré la seule restructuration du parking à 265 000 euros HT. C'est un coût important qui ajouté à celui de la construction de murs dans les propriétés impactées par le tracé B conduisent à un budget final très important car il faut aussi ajouter les places de parking à construire pour remplacer celles qui seraient supprimées par le tracé B.

✓ Avis du Commissaire enquêteur

L'étude Urbi de 2012, a été remise au Commissaire enquêteur le 21 octobre 2016. Ses principes d'aménagement visent à « améliorer le fonctionnement du parking Humel de manière à optimiser son utilisation et améliorer le qualité de l'espace (...) par un réaménagement des places de stationnement ». Elle estime le coût de ces seuls réaménagements de 235.000 € à 265.000 € HT selon le scénario, auxquels il y a lieu de rajouter 10 % de frais de maîtrise d'œuvre. A ce prix là (en 2012), non négligeable, elle ne répond pas aux autres objectifs d'amélioration de la circulation, de désenclavement de l'îlot de la Forge et de desserte des nouveaux logements.

A la demande du Commissaire enquêteur, la CCPO a étudié et chiffré une solution alternative dans son mémoire en réponse, elle est reprise et analysée infra.

2.4. Les tracés

✓ Partisans du tracé A, observations n° 2, 3, 4, 10, 14, 18, 20, 21, 25, 27, 28, 31, 40, 41, 42, 49, 50, 52, 53, 54, 55, 56, 61, 64, 67, 68, 69, 71, 72, 74 :

Le projet A est le mieux adapté aux exigences fonctionnelles d'urbanisme et déterminant pour l'avenir / le plus judicieux / le plus adapté / semble parfait / paraît le meilleur / Permet de revenir tout de suite au parking et une meilleure desserte des commerces de la rue Centrale / Création de places de parking en plus grand nombre avec le projet A.

✓ Partisans du tracé B, observations n° 1, 8, 30, V2, 43, 44, 60, 66, 73 :

Le tracé B serait plus judicieux car dans l'axe de la rue du Magnolia / Paraît plus logique et d'un coût inférieur / Plus sécurisant / Un précédent projet prévoyait une percée à la place du hangar Laloy, dans l'axe de la rue du Magnolia, plus fonctionnelle.

✓ Réponse de la CCPO

- Sur les tracés

Deux solutions exploitant des emprises existantes ont été approfondies dans le cadre de l'étude Urbi et Orbi. Celles-ci apparaissent clairement insatisfaisantes au regard de leur faible largeur, et de leur débouché inadapté.

Deux solutions consistant à percer une voie nouvelle ont été comparées dans le cadre du dossier de DUP :

*/- La solution A, privilégiée par le maître de l'ouvrage, nécessite l'acquisition des parcelles AE 156, 157, et 158 pour partie. Cet ensemble de parcelles constitue une bande très allongée, d'une dizaine de mètres de large, assez peu propice au développement d'un urbanisme dense, correspondant aux orientations du PLU. Cette solution, inscrite au PLU depuis 2005, nécessite l'acquisition de l'intégralité d'une parcelle de terrain ainsi que d'une partie d'un jardin. Une tentative de négociation à l'amiable a été menée : le propriétaire du jardin (parcelle 158) serait vendeur, sous la condition d'un prix correct et de la création d'un accès à son jardin ; deux des trois indivisaires, propriétaires des parcelles 156 et 157 seraient d'accord pour la cession.

*/- La solution B, nécessite quant à elle l'acquisition d'une partie des parcelles AE 161 et 312. Ces parcelles, à contrario de celles dont l'acquisition est nécessaire pour réaliser la solution A, présentent une géométrie susceptible d'être urbanisable dans de très bonnes conditions. Leur constructibilité sera fortement affectée, une fois amputées des emprises nécessaires à la réalisation de la voie nouvelle. A ce jour, les propriétaires des parcelles 161 et 157 sont opposés à céder une partie de leur bien. Cette solution nécessite aussi l'achat d'une partie de la parcelle 158 et d'une partie de la parcelle 157

L'emplacement du projet a évolué au fil des POS et PLU depuis 1992. Ce projet a existé avant la création de la rue du Magnolia. Il a effectivement existé sur le tracé B avant que le parking Vial Humel ne soit construit.

La rue du Sillon sera à double sens sur quelques mètres pour permettre l'accès à la voie nouvelle, elle sera donc accessible pour les véhicules arrivant par la rue du Magnolia, la rue Centrale et la rue des Bonnières via la rue du Magnolia ou la rue Centrale.

La voie nouvelle a été proposée en décalage de la rue du Magnolia pour éviter une vitesse excessive des véhicules et pour éviter de détruire des places de parking dans le parking Vial Humel

Le projet B supprime des places de stationnement car il débouche au milieu du parking.

- Sur le coût des opérations

Le tracé B présente effectivement l'avantage d'un linéaire moindre : le prix de foncier comme celui de l'aménagement de la voirie, seraient effectivement en deçà.

Toutefois, la voie nouvelle ne peut déboucher sur le parking Humel, en l'état. En effet, un réaménagement, même partiel, est impérativement nécessaire : structure de chaussée, définition des espaces attribués aux différents usages, motorisés ou non... Ce réaménagement vient impacter significativement le coût global du tracé B.

De plus, le réaménagement sommaire et l'extension du parking Humel s'imposent afin de préserver la capacité en stationnements de la zone. Pour ce faire, une partie des parcelles GREVON et JANIN doivent faire l'objet d'une acquisition. Enfin, l'acquisition partielle des parcelles nécessite la reconstitution des murs de clôtures sur les nouvelles limites.

- ✓ Avis du Commissaire enquêteur

Si le tracé B peut paraître à première vue plus simple et moins onéreux du fait d'une emprise foncière moindre, il présente plusieurs désavantages :

- en termes d'aménagement : il est destructeur de places de stationnement et implique de reprendre la structure du parking pour supporter une voirie, il implique des travaux supplémentaires pour recréer ailleurs des places de stationnement ;
- des coûts supplémentaires sont à prévoir du fait de ces aménagements et des acquisitions partielles de terrains qui nécessitent des travaux de clôture ou de reconstruction, de sorte que sa réalisation n'est pas moins coûteuse que celle du tracé A (cf. infra l'étude de solution alternative).

Au final, et sur tous les thèmes développés ci-dessus le choix du maître d'ouvrage en faveur du tracé A se trouve conforté.

NOTA : Il semble y avoir une confusion dans l'observation n° 14 : le tracé A implique une expropriation du fait de l'opposition de l'un des copropriétaires JANIN.

QUESTIONS ET SUGGESTIONS

3.1. Contenu du dossier

- ✓ Observations critiques n° 8, 11, 43, 46, 65, 73 :

Absence de chiffrage du projet B / Aucune référence aux études précédentes (CETE en 2010, URBI en 2012) / L'analyse multicritères est notoirement insuffisante et n'intègre pas les solutions alternatives / Absence du nombre de véhicules traversant le village et les passages pour piétons ou cyclistes.

- ✓ Réponse de la CCPO

L'étude CETE (2009) :

Le centre de Communay a fait l'objet d'un diagnostic et de préconisations dans le cadre de l'étude réalisée par le CETE en 2009. Le rapport qui en a découlé a permis de mettre en lumière la nécessité de structurer le village, en particulier son centre, trop peu perméable aux circulations douces, et mal structuré en ce qui concerne les circulations motorisées : il s'agit des enjeux majeurs soulignés dans le rapport de l'étude.

La philosophie de cette étude, de par l'ampleur de ses desseins, consiste à fixer un cap à tenir sur le long terme ; Il s'agit donc bien de fixer un cadre, des objectifs et lignes directrices. La CCPO s'inscrit pleinement dans cette intention :

- en ce qui concerne la structuration d'un axe fort pour les piétons et cyclistes liaison mode doux
- en ce qui concerne la nécessité de structurer et de hiérarchiser le maillage viaire prévoyant une liaison utilisable par les véhicules motorisés □

L'étude Urbi et Orbi (2012) :

Il s'agit d'une déclinaison opérationnelle du cadre donné par l'étude réalisée par le CETE. Ses conclusions résultent d'un cahier des charges fixant des orientations et contraintes plus strictes que le seul cadre de l'étude CETE, en particulier en ce qui concerne la possibilité de créer une voie nouvelle, clairement écartée à l'époque. Or, des orientations techniques et politiques différentes sont possibles.

De ce point de vue, les conclusions de l'étude Urbi et Orbi peuvent être remises en question.

Des comptages ont été réalisés sur les voies principales.

Le chiffrage du projet B est présenté avec les réponses aux observations de l'enquête publique. Son coût est plus élevé, car il nécessite de reprendre tout le parking Vial Humel dont le soubassement n'a pas été réalisé comme celui d'une rue. Il est nécessaire de construire un mur le long des 2 propriétés amputées et reconstruire l'appentis de la propriété BELUZE. Il faut modifier la voirie d'accès au parking Vial Humel qui a été construite pour conserver les anciens platanes. La suppression des places de parking nécessite leur reconstruction sur les jardins des propriétés Janin et Grevon, le coût de cette opération est important car il est nécessaire de construire une voirie de desserte spécifique à ces places de parking.

L'étude de 2012 (Urbi & Orbi) de l'équipe municipale précédente n'a pas fait l'objet d'une communication à la population à cette époque. Seuls les travaux de la rue du Proveras ont été réalisés. Les travaux du début de la rue centrale n'ont pas été lancés du fait de l'opposition des riverains. Pour le reste, le coût total du projet se montant à un million d'euros n'était pas finançable par la commune

L'étude CETE de 2010 traitait du développement des modes doux sur Communay et mettait en avant les difficultés de relation entre l'Est et l'Ouest de la commune, notamment par la rue centrale. La voie nouvelle permet d'envisager un axe mode doux alternatif à celui de la rue centrale. Notre village se développe, il va passer de 4 000 habitants en 2012 à environ 4 900 en 2020. Cela présuppose quelques aménagements urbains, entre autres l'augmentation du nombre de places de stationnement.

✓ Avis du Commissaire enquêteur

Des personnes coutumières des questions d'urbanisme peuvent légitimement souhaiter plus d'informations que celles fournies dans le dossier. Mais le fait de ne pas faire état de certaines données ou d'études antérieures ne signifie pas qu'elles aient été ignorées ou négligées par le maître d'ouvrage.

Le mémoire en réponse de la CCPO présente, en les commentant, les études du CETE de 2010 et du cabinet Urbi de 2012. De plus il comporte, à la demande du Commissaire enquêteur, un chiffrage d'une solution alternative basée sur le tracé B et compensant plus largement les places de stationnement détruites.

Ces éléments éclairent, sans qu'elle soit à remettre en cause, la pertinence de la solution retenue par l'aménageur.

3.2. Mesures d'accompagnement

○ Rue G. Brassens

Observations n° 9 et V1 : Quel sera le sens de la circulation sur la rue Georges Brassens à partir du carrefour avec la RD 150E ?

✓ Réponses de la CCPO

La circulation de la rue Georges Brassens pose question car l'entrée du parking de l'immeuble Duo se situe dans cette rue. Entre 60 et 80 voitures sont concernées en première estimation par cet accès quotidien.

La partie Sud de la rue Georges Brassens change de statut puisqu'elle devient voie publique à l'occasion de cette opération. L'accès est malaisé et obligera les conducteurs à ralentir fortement.

Des aménagements de la partie de la rue Georges Brassens pourront être envisagés au vu de la future circulation des véhicules. La création de la voie nouvelle devrait également éviter des flux de transit dans la rue Georges Brassens.

Le sens de circulation prévu à ce jour est d'entrer dans la rue Georges Brassens en venant de la RD 150 E qui doit être déclassée pour devenir une voie communale du fait de la création de la RD 307 B, contournement de Communay.

✓ Avis du Commissaire enquêteur

Avis partagé, le débouché de la rue Georges Brassens sur la RD 150E paraît très dangereux du fait d'un manque criant de visibilité.

○ Rue du Sillon

Observations n° 42 et 46 : Pourquoi ne pas mettre toute la rue du Sillon à double sens ?

✓ Réponses de la CCPO

La mise à double sens de la rue du Sillon ne permettrait plus de sécuriser la voie cyclable qui y a été installée. L'accès à la route de Marennes sera possible par la rue du Magnolia et la rue des Bonnières qui débouche maintenant au même endroit que la rue du Sillon. Les voiries actuelles sont malheureusement trop étroites pour pouvoir assurer dans de bonnes conditions une circulation à double sens. Le projet de voie nouvelle prévoit dès sa création un double sens pour éviter ces difficultés, tout en assurant une protection des piétons et des cyclistes.

La mise en sens unique partielle de la rue du Sillon et le traitement du carrefour « en baïonnette » ne représente quant à lui aucune difficulté particulière à aménager. Au contraire, cette configuration, soigneusement conçue et traitée au moyen de plateaux surélevés, s'insèrera parfaitement dans l'environnement urbain du centre bourg de Communay.

✓ Avis du Commissaire enquêteur

Avis partagé, la bande de roulement de la rue du Sillon est actuellement entièrement occupée par une voie pour les véhicules à moteur et une pour les cyclistes.

La volonté du maître d'ouvrage est nettement affirmée d'améliorer le cadre de vie des usagers et des riverains par la facilitation et la sécurisation des déplacements piétons et cyclistes. Les réponses apportées ici traduisent la prise en compte de ces préoccupations et une ouverture quant à la recherche de solutions les plus sécurisantes sans rester figé sur les croquis présentés s'il est possible de faire mieux.

○ Impasse de la Forge

Observations n° 43 et 46 : Accéder au parking Humel par l'impasse de la Forge

✓ Réponse de la CCPO :

L'ouverture de l'impasse de l'îlot de la Forge nécessite de couper des arbres, de modifier les espaces verts. L'accès obtenu est étroit, du même ordre que celui du porche actuel. Son étroitesse ne permet pas de créer un trottoir (1,40m) et une voie d'accès en sens unique, le double sens ne sera pas possible. Ce passage est utilisé aujourd'hui comme voie piétonne ou cycliste, ce serait dommage de supprimer un passage mode doux. L'accès à la place Vial-Humel est difficile à partir de ce passage du fait des platanes qui séparent les deux voies d'accès. Un tel accès a un coût important et n'améliore pas la desserte du parking et des logements du secteur G. Brassens pour tous les habitants de l'Est du village.

L'impasse de la Forge n'est pas adaptée à la circulation automobile. Elle n'améliore pas l'accès actuel du porche. Elle nécessite de faire des travaux de restructuration de voirie difficiles, supprime un espace vert et une liaison spécialisée modes doux.

✓ Avis du Commissaire enquêteur

Avis partagé, l'accès à l'impasse de la Forge à partir de la rue Centrale n'est guère plus large que le porche actuellement en service ; elle doit supporter le passage des quelques riverains et des modes doux, sans qu'il soit possible d'y créer un trottoir. Son ouverture à la circulation automobile nécessiterait d'autres travaux, en particulier pour la relier au parking, sans apporter une réelle amélioration de sa desserte (c'était une des quatre hypothèses de l'étude Urbi de 2012).

○ Sécurité modes doux

Observation n° 73 : Comment sera aménagé l'alternat de la rue du Sillon pour les cyclistes ? Entre la rue des Brosses et la voie nouvelle, quels aménagements pour remédier aux problèmes de sécurité, rue Centrale et rues du Proveras et G. Brassens ?

✓ Réponse de la CCPO :

Les pistes cyclables seront identifiées sur la partie de la rue du Sillon qui sera à double sens dans sa partie haute.

Les aménagements sur les rues G. Brassens, du Proveras et du Magnolia seront réalisés progressivement dans le cadre des travaux futurs.

Le cisaillement de la voie cyclable par les véhicules sortant des emplacements de stationnement pourront être réduits dans le cadre de la mise au point opérationnelle du projet.

✓ Avis du Commissaire enquêteur

Au stade actuel, l'esquisse du projet tient compte de contraintes estimées. La mise au point définitive précisera les aspects techniques de l'opération en fonction des solutions offertes par les contraintes réelles et dans le respect des normes réglementaires.

Cette voie nouvelle constitue un maillon modes doux dans un ensemble plus étendu allant du collège au stade. Certaines sections sont déjà réalisées, les autres le seront, aux dires du maître d'ouvrage, au fur et à mesure des rénovations de voirie.

○ Espaces verts

Observation n° 66 : Si le parking Humel est compris dans les 400 m² d'espaces verts prévus, cela fait vraiment peu de chose. Il y aura besoin, dans ce secteur, d'un espace pour les enfants.

✓ Réponse de la CCPO :

Des aménagements sont prévus dans les espaces verts du terrain d'assiette de la voie nouvelle, du côté de la rue du Sillon et du côté de la rue Georges Brassens. Des espaces verts existent déjà autour du parking Vial Humel.

✓ Avis du Commissaire enquêteur

Le croquis inclus dans le dossier de DUP prévoit trois zones d'espaces verts à aménager.

○ Autre utilisation

Observation n° 6 : Je verrais bien faire plusieurs lots pour des maisons (sur les parcelles Janin).

✓ Réponse de la CCPO :

La bande concernée par le tracé A est assez étroite, où seraient situées les maisons proposées ? En construire plusieurs présuppose qu'il faudra également prévoir une voie d'accès à ces constructions.

✓ Avis du Commissaire enquêteur

Avis partagé, il s'agit d'une bande de terrain plutôt étroite.

○ Autre solution

Observations n° 11, V2 : J'aimerais savoir si une autre solution ne pourrait pas être envisagée ? / Eventuellement, des places supplémentaires de stationnement pourraient être créées dans de fond de jardin.

Voir la réponse de la CCPO et l'avis du CE ci-dessous (§ 4.1.2.4.4)

DEMANDES COMPLÉMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

4.2. Largeur des trottoirs

Dans le PLU adopté en septembre 2005, l'article UB 3 indique que « ...les espaces piétonniers ne pourront être inférieurs à 1,40 mètre. » Or, sur le croquis de la page 7, le trottoir Nord est réduit à 1,20 m dans le cas du profil ponctuel de la voirie à 9,40 m. Il conviendrait de justifier ce parti pris.

✓ Réponse de la CCPO :

Le trottoir prévu d'être réalisé dans le cadre du projet, au droit de sa partie contrainte à environ 9.40m, présente effectivement une largeur en deçà de la norme de 1m40. Toutefois, le projet dans son ensemble demeure parfaitement réglementaire puisque proposant un itinéraire accessible à tous, sur un coté de la voie. De plus, la largeur à cet endroit a dû être approximée, dans la mesure où il n'était pas possible de pénétrer sur le terrain qui fait l'objet du dossier. Il est parfaitement possible que la réalité du positionnement des constructions permette de dégager une largeur suffisante pour réaliser deux trottoirs accessibles aux personnes à mobilité réduite. En outre, les profils tracés dans le cadre du projet ont pour objectif d'illustrer la volonté marquée du maître de l'ouvrage de structurer un axe fort pour les modes doux.

Cette esquisse ne correspond toutefois pas au projet définitif. En effet, une équipe de maîtrise d'œuvre sera retenue à l'issue de la DUP, et viendra préciser les aspects techniques de l'opération. Si la répartition des espaces entre modes motorisés et modes doux ne sera pas remise en question, la création de trottoirs mixtes, sous la forme de voie verte, est parfaitement envisageable.

✓ Avis du Commissaire enquêteur

Dont acte de la volonté du maître d'ouvrage de rechercher la solution la plus pertinente lors de la mise au point du projet définitif.

4.2. Eaux pluviales

Le PLU adopté en septembre 2005, indique à l'article UB 6 que les eaux pluviales doivent être « absorbées par infiltration (...) ou stockées sur la parcelle par tout dispositif permettant d'écarter les débits avant déversement dans le réseau d'eau pluvial. » Le projet répond-il à cette prescription pour le traitement des eaux météorologiques ?

✓ Avis du Commissaire enquêteur

Il ressort des éléments apportés par ailleurs par le maître d'ouvrage que le traitement des eaux pluviales est bien pris en compte dans le projet, selon les normes règlementaires. Son coût (20.000 €) apparaît dans le dossier d'enquête publique pièce E « appréciation sommaire des dépenses » ; il est repris dans l'étude et le chiffrage de solution alternative (cf. mémoire en réponse).

4.3. Evolution du tracé

La préférence tracé A ou B aurait évolué au fil des années et au gré des municipalités. Peut-on en reconstituer l'historique et lister les arguments et événements qui ont conduit à ces changements ?

✓ Réponse de la CCPO

Le projet d'une voie nouvelle existe depuis le POS de 1992. Il a été repris par tous les documents d'urbanisme depuis. Seul le tracé a pu varier d'un document à l'autre. Le projet de voie nouvelle tel que présenté à l'enquête publique date de 2005. La construction du projet Duo renforce encore le besoin de désenclavement du parking Vial Humel et de la rue Georges Brassens.

✓ Avis du Commissaire enquêteur

Le projet de nouvelle voie entre le secteur de la Mairie et l'îlot de la Forge apparaît déjà sous forme d'un emplacement réservé dans le POS de 1992. Le principe en a été repris dans le POS de 2001, puis dans le PLU de 2005. A l'origine plus proche de la Mairie et du tracé B, il s'est depuis déplacé de quelques mètres pour tenir compte de la réalisation du parking Humel vers 2004 ; mais on peut également noter entre temps : la rénovation de l'îlot de la Forge, le percement de la partie Sud de la rue G. Brassens vers 2000 et la décision d'urbaniser cette nouvelle zone.

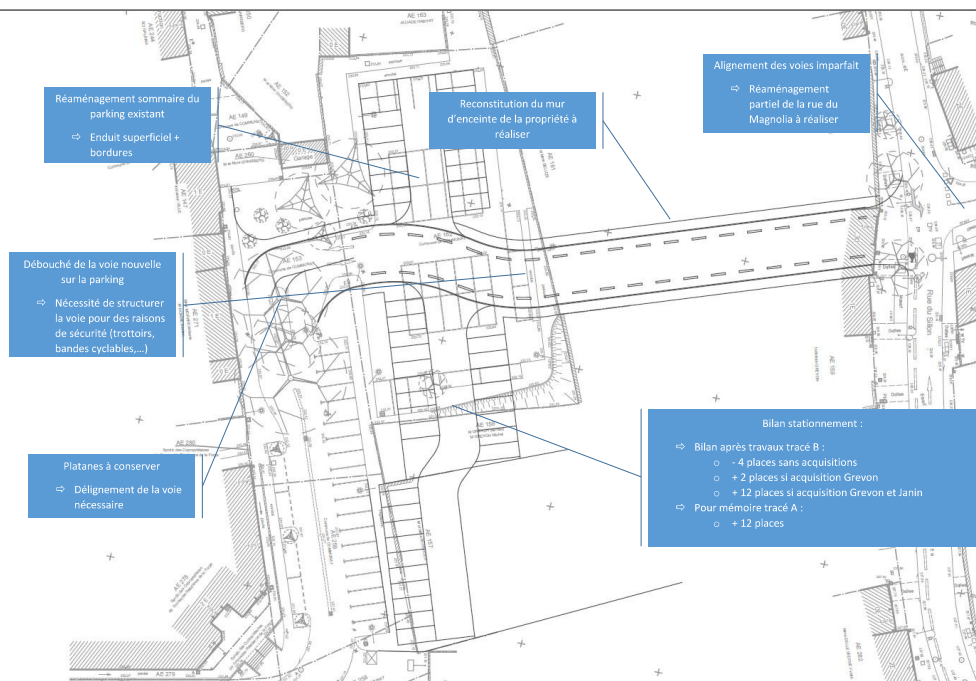
4.4. Etude et chiffrage de solution alternative

Il paraîtrait utile de pouvoir disposer d'éléments permettant d'apprécier l'hypothèse suggérée d'une combinaison du tracé B avec la création de places de stationnement supplémentaires sur les fonds de jardin des parcelles AE-158 et AE-157 ?

✓ Réponse de la CCPO

Voir l'étude d'une solution alternative sur la base du tracé B dans le mémoire en réponse avec photos aérienne, esquisses avec descriptif des aménagements et chiffrage des coûts reproduits ci-dessous :

Tracé B - esquisse



6/38

Chiffrage du tracé B (HT)
596.000 €

Acquisitions foncières	236.500 €
AE 161 et 312 (emprise de la voie – 523m2)	143.500 €
AE 158 Grevon	34.000 €
AE 157 Janin (270m2)	74.000 €
Moins-value pour démolition du hangar	-15.000 €
Libération des emprises	15.000 €
Démolition du hangar	15.000 €
Frais de MOA et de MOE	56.000 €
MOE	27.000 €
Autres prestataires (géotechnique/diagnostics)	16.000 €
Autres frais	13.000 €
Travaux de réfection superficielle / création du parking	78.000 €
Aménagement du parking existant 610m2	30.500 €
Création du parking sur emprises gagnées 500m2	40.000 €
Terrassement en remblai sur emprises gagnées 500m2	7.500 €
Travaux de création de la voie nouvelle	182.500 €
Voirie sur l'emprise du parking 550m2	44.000 €
Voirie sur emprises gagnées 525m2	60.500 €
Mur d'enceinte à reconstituer 48ml + 46ml	21.000 €
Eclairage public	20.000 €
Espaces verts	8.500€
Ouvrage de gestion des eaux pluviales	20.000 €
Mobilier et signalisation	8.500 €
Travaux de réaménagement du carrefour avec la rue du Magnolia	28.000 €
Traitement en plateau surélevé 350m2	28.000 €

✓ Avis du Commissaire enquêteur

Le mémoire en réponse de la CCPO comporte, selon la demande du Commissaire enquêteur, une étude de solution alternative avec une estimation du coût du tracé B et de la création de places de stationnement complémentaires dans les fonds de jardins du tracé A pour compenser les places perdues suite au passage de la rue au travers du parking Humel.

Il en ressort que, du fait de contraintes supplémentaires telles que la nécessité de reprendre les fondements du parking pour le transformer en voirie et la création de places nouvelles et leur voie de desserte, cette solution à 596.000 € n'apparaît pas moins onéreuse que le tracé A (580.000 €). D'autant que l'estimation du foncier, basée sur les coûts retenus par France Domaine dans son estimation sommaire des propriétés du tracé A, ne tient pas compte d'une éventuelle indemnité de dépréciation du surplus des propriétés touchées. Il faudra en outre rajouter les frais de reconstruction de l'appentis.

L'étude Urbi de 2012, dont les principes d'aménagement visent à « améliorer le fonctionnement du parking Humel de manière à optimiser son utilisation et améliorer la qualité de l'espace » (...) par un réaménagement des places de stationnement », estime le coût de ces seuls réaménagements de 235.000 € à 265.000 € HT selon le scénario, auxquels il y a lieu de rajouter 10 % de frais de maîtrise d'œuvre. (Contrairement aux chiffrages de la CCPO qui inclut ces frais).

1.13.3 POSITION PERSONNELLE DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Au vu des réponses, compléments et précisions apportés par le maître d'ouvrage, détaillés ci-dessus et assortis d'un avis du Commissaire enquêteur pour chaque thème, il apparaît que la voirie nouvelle projetée est nécessaire pour désenclaver le secteur de l'îlot de la Forge et assurer la desserte des résidences en cours de construction, utile pour fluidifier la circulation dans le centre du village, permettre un meilleur accès et donc une meilleure utilisation du parking Humel, favorisant ainsi la fréquentation et la dynamique commerciale de la rue Centrale, tout en favorisant et sécurisant le développement des modes doux.

Son coût n'appelle pas d'observation particulière eu égard au budget annuel de la Communauté de communes du pays de l'Ozon pour les investissements de voirie. Il est acceptable compte tenu des avantages apportés en termes de circulation, au bénéfice du développement des activités, et dont profiteront la Commune de COMMUNAY et ses habitants.

Par ailleurs, dans l'opération projetée l'intérêt général l'emporte sur les inconvénients liés à la destruction de la maison JANIN et aux intérêts particuliers qui y sont liés.

L'emprise du projet, validé dans son tracé A tel qu'il ressort des éléments du dossier soumis à enquête d'utilité publique et à l'issue de la dite enquête, englobe les parcelles AE-156, AE-157 et AE-158 pour partie.

1.14 ENQUÊTE PARCELLAIRE

1.14.1 PARTICIPATION DU PUBLIC

Durant l'enquête parcellaire qui s'est déroulée du 19 septembre au 21 octobre 2016, 17 personnes se sont exprimées :

- 5 personnes se sont présentées lors des permanences, soit pour obtenir de simples renseignements, soit pour exprimer des demandes particulières ;
- 6 courriers ont été reçus ou remis lors des permanences ;
- 12 observations manuscrites ont été consignées sur le registre mis à disposition du public, soit directement, soit suite à une rencontre avec le commissaire enquêteur ;
- aucune observation n'est parvenue par courriel.

NOTA : 11 observations ont été portées sur le registre d'Enquête Parcellaire par des personnes n'ayant juridiquement aucun droit à faire valoir sur les immeubles de l'emprise foncière de la DUP. Elles concernent l'utilité du projet et, à ce titre, ont été reportées par le Commissaire enquêteur sur le registre de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et analysées avec les autres observations de ce registre. Toutefois, afin d'être exhaustif, elles demeurent sur le registre parcellaire et sont reprises pour mémoire sur le tableau de résumé des observations recueillies lors de l'enquête parcellaire joint au procès-verbal de synthèse.

1.14.2 THÈMES

Pour mémoire, sur les 11 personnes non directement concernées par l'enquête parcellaire, 3 sont opposées au projet tel qu'il est présenté. Les 8 autres y sont favorables.

L'ensemble des observations peuvent être lues dans leur intégralité dans le « registre d'enquête parcellaire » dont une copie est jointe. Elles sont reprises et résumées, par intervenant, dans le tableau joint au procès-verbal de synthèse.

Un complément au mémoire en réponse du 8 novembre 2016 a été adressé au Commissaire enquêteur le 24 novembre 2016 pour ce qui concerne plus particulièrement l'enquête parcellaire.

Les observations les plus significatives sont reprises ci-dessous :

LES PROPRIÉTAIRES DE L'EMPRISE

L'emprise du projet, telle quelle ressort de l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, porte sur trois parcelles :

- AE-156 d'une superficie de 406 m² ;
- AE-157 d'une superficie de 681 m² ;
- AE-158 pour partie, soit 232 m² à prendre sur une superficie totale de 609 m².

Cinq propriétaires sont concernés, dont quatre disposés à une cession amiable.

➤ PARCELLES AE-156 ET AE-157

M^{me} Monique BARALE exprime un attachement fort, très affectif, à la maison de la parcelle AE-156, construite par son père et où ont vécu ses parents Elle se montre opposée à toute vente amiable de cette maison, et au projet tel qu'il est présenté (tracé A).

Cependant, elle pourrait accepter la vente du jardin de la parcelle AE-157 pour y aménager des

places de parking.

Ses frères, Henri et Charles JANIN, cohéritiers avec M^{me} BARALE des successions JANIN-BONTHOUX (parcelles AE -156 et 157) seraient vendeurs, sous réserve d'un « prix correct ».

✓ Précisions du Commissaire enquêteur :

Les parcelles AE-156 et AE-157 étaient cadastrées avant remaniement respectivement E-160 et E-159 (PV de remaniement du cadastre du 30 septembre 1997, publié au 3^{ème} Bureau des Hypothèques de Lyon le 3 octobre 1997 Vol.97 P 9104).

Elles appartiennent aux conjoints JANIN pour les avoir recueillies dans les successions de leurs parents :

1°/- succession de leur père :

Auguste, Antoine JANIN, en son vivant demeurant à COMMUNAY (69360) rue du Sillon, né à TERNAY (69360) le 27 mai 1907, époux en première nocces de M^{me} Angèle, Madeleine BONTHOUX. Décédé à COMMUNAY le 10 novembre 1998, laissant pour recueillir sa succession :

- Mme Angèle, Madeleine Bonthoux, son épouse survivante, donataire de l'usufruit de l'universalité des biens dépendant de la succession, aux termes d'une donation entre époux ;
- et pour seuls héritiers, ses trois enfants issus de son union avec son épouse survivante, chacun séparément pour un tiers en nue-propiété.

2°/- succession de leur mère :

M^{me} Angèle, Madeleine BONTHOUX, en son vivant demeurant à COMMUNAY (69360) rue du Sillon, née à COMMUNAY (69360) le 29 mai 1913.

Décédée à COMMUNAY le 23 mars 2011, laissant pour recueillir sa succession, ses trois enfants, chacun pour un tiers :

- M. Henri, Joseph JANIN ;
- M. Charles, Francisques JANIN ;
- Mme Monique, Marie-Louise JANIN épouse BARALE.

Antérieurement, les époux JANIN-BONTHOUX avaient acquis ces parcelles aux termes d'un acte d'échange reçu par Maître Jean MICHALET, notaire à SAINT-SYNPHORIEN D'OZON (69360 – alors en Isère), en date des 31 octobre et 9 novembre 1948, publié à la conservation des hypothèques de VIENNE (38200) – actuellement dénommé service de la publicité foncière – le 27 juin 1949, volume 3468 n° 21. Cet acte comporte « une servitude de passage et de prise d'eau au puits au profit de M. BONTHOUX et de M. GREVON » (les propriétaires des parcelles contiguës).

➤ PARCELLE AE-158

Les conjoints GREVON, Bernard (nu-propiétaire) et Michel (usufruitier), seraient également vendeurs, sous réserve d'un « prix correct ».

✓ Précisions du Commissaire enquêteur :

La parcelle AE-158 (antérieurement cadastrée E-162 avant remaniement – PV du 30/09/1997 sus-cité) :

- est entrée dans le patrimoine de M. Michel, Francisque GREVON aux termes d'un acte de donation-partage en date du 22 décembre 1962, reçu par M^e SAIGNOL, notaire à CHAPONNAY (publié au 3^{ème} bureau des hypothèques de Lyon le 26 février 1963 Vol. 4514 n° 46) ;
- selon acte de donation en date du 5 août 1988, reçu par Me ZEENDER, notaire à TERNAY (publié à Lyon le 4 octobre 1988 Vol. 88P n° 8852), ce dernier en a donné la nue-propiété à M. Bernard GREVON, avec réserve du droit de retour et interdiction d'aliéner ou

d'hypothéquer.

De sorte qu'à ce jour, la parcelle AE-158 appartient :

- pour l'usufruit à M. GREVON Michel ;
- et pour la nue-propiété à M. GREVON Bernard.

➤ ETAT CIVIL

Les 5 propriétaires concernés ont fourni les éléments relatifs à leur état civil (soit par courrier, soit par remise directe), en réponse à la notification individuelle qui leur a été faite par lettre recommandée du 09 septembre 2016.

✓ Précisions du Commissaire enquêteur :

Les états civils donnés ci-dessous sont le résultat des indications fournies par les intéressés eux-mêmes, complétées de précisions recueillies tant dans les documents des Services de publicité foncière qu'auprès du notaire :

- M. JANIN Henri, Joseph
né le 14/08/1934 à COMMUNAY
demeurant 12, route de Marennes à COMMUNAY (69360)
Retraité – époux de GETAZ Odette
- M. JANIN Charles, Francisques
né le 03/09/1937, à COMMUNAY (69360)
demeurant 5, Impasse du Plan à COMMUNAY (69360)
Retraité – veuf de SADLEY Ginette
- M^{me} JANIN Monique, Marie-Louise,
née le 31 octobre 1951 à COMMUNAY
Demeurant rue du château à COMMUNAY (69360)
Retraite – Mariée à BARALE André
- M. GREVON Michel, Annet, Francisque
né le 14/09/1930 à COMMUNAY
demeurant 16, rue du Sillon à COMMUNAY (69360)
Retraité – Marié à MATRAT Marie-Louise
- M. GREVON Bernard
né le 11/09/1958 à VIENNE (38...)
demeurant 25 rue du Sillon à COMMUNAY (69360)
Maçon – Marié à PARAT Patricia

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Elles sont demandées par certains propriétaires dont les parcelles sont englobées dans le périmètre d'emprise du projet ou riveraines de celui-ci.

2.1. Accès à la parcelle AE-158

M. Bernard GREVON souhaite pouvoir bénéficier d'un accès véhicules à la partie de la parcelle AE-158 qui restera lui appartenir, à partir du parking Humel réaménagé.

✓ Réponse de la CCPO

La création d'un accès en fond de parcelle sera autorisé depuis le parking Vial Humel ou depuis la

voie nouvelle ; Ce point sera négocié avec M. Grevon lors de la mise au point du projet.

✓ Avis du Commissaire enquêteur

Il s'agit d'un point à négocier entre M. Bernard Grevon et le maître d'ouvrage.

2.2. Accès à la propriété AE-155

M. Bonthoux, propriétaire la parcelle AE-155 souhaite continuer à bénéficier de l'autorisation de passage sur une partie de la parcelle AE-156 donnant sur la rue du Sillon, afin de ne rien modifier à l'accès actuel à sa propriété (ancienne ferme avec une maison et des dépendances actuellement enclavée).

MM. JANIN Henri et Charles ont signalé l'existence de cette autorisation, suite à un accord familial antérieur à 1950.

MM. JANIN Henri et Charles demandent en outre, qu'en cas d'achat ou d'expropriation, l'acquisition porte sur la totalité de la parcelle AE-155, en incluant ce passage, et que M. BONTHOUX puisse continuer à accéder à sa propriété sans modification.

✓ Réponse de la CCPO

L'acquisition portera bien sur l'intégralité de la parcelle AE 156, sur laquelle l'accès de la parcelle AE 155 ne sera pas remis en question.

✓ Avis du Commissaire enquêteur

Il s'agit d'un droit de passage dont jouit M. Bonthoux depuis plus de 30 ans, pour accéder à une parcelle enclavée : sa demande est légitime et il doit pouvoir continuer à utiliser cet accès à sa propriété (art. 682 et suivants du Code Civil).

En outre les frères Janin demandent que l'acquisition porte sur la totalité de leur propriété, comme les y autorise l'article L.242-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

2.3. Présence d'un puits sur AE-156

MM. JANIN Henri et Charles signalent la présence d'un puits sur la parcelle AE-156, en limite séparative de AE-155 (décroché en biais au droit de leur maison). Ils précisent que M. BONTHOUX bénéficie d'un droit d'accès à ce puits et de puisage.

M. BONTHOUX ne fait pas un préalable de l'exercice de ce droit.

MM. JANIN Henri et Charles souhaitent que ce puits soit préservé et mis en valeur à titre de « patrimoine » dans le cadre des aménagements de la rue de la menuiserie.

✓ Réponse de la CCPO

Si l'emplacement de cet ouvrage devait s'avérer incompatible avec le projet de créer une voie nouvelle, le puits serait détruit et comblé suivant les règles de l'art. Dans l'hypothèse inverse, celui-ci pourrait faire l'objet d'une mise en valeur dans le cadre du projet.

✓ Avis du Commissaire enquêteur

D'après le plan général des travaux (page 14 du dossier d'enquête préalable à la DUP), et aux dires des frères Janin, le puits se trouve inclus dans l'espace vert à aménager côté rue du Sillon (dans le décrochement à l'extrémité Ouest). Il appartiendra à l'aménageur d'apprécier les possibilités de sauvegarde lors de la mise au point définitive du projet.

2.4. Murs de clôture entre AE-155 et AE-156

M. BONTHOUX, propriétaire la parcelle AE-155, signale que celle-ci est bordée de murs en limite séparative de la propriété JANIN. De matériaux et de hauteurs variés (moellons ou pisé, haut ou bas surmonté de grillage) ils sont, selon les endroits, sa propriété ou celle des consorts JANIN.

Il demande, qu'à l'occasion de l'aménagement de la rue de la menuiserie, ces murs soient

consolidés et rehaussés.

✓ Réponse de la CCPO

Un bornage contradictoire sera réalisé par un géomètre expert à l'issue de la procédure. La propriété des murs sera déterminée dans ce cadre. Les murs de clôture qui appartiendront à la collectivité feront l'objet d'un confortement. Ceux demeurant la propriété de parcelles contiguës pourraient faire l'objet d'une rénovation dans le cadre d'une convention. Cette possibilité devra être étudiée lors de la réalisation des travaux par la CCPO

✓ Avis du Commissaire enquêteur

L'aménageur sera contraint de reprendre certaines clôtures en limites séparatives. C'est avec lui que devra négocier M. Bonthoux.

2.5. Nom de la rue

M^{me} BARALE se dit choquée que l'on parle déjà de la « rue de la menuiserie ».

Par respect pour « ses parents qui étaient opposés à ce projet », elle demande que soit choisi un nom ne faisant pas référence à la profession de son père. Ses observations peuvent être lues dans leur intégralité dans le « registre d'enquête publique ». Elles sont reprises et résumées dans le tableau joint au procès-verbal de synthèse.

✓ Réponse de la CCPO

Le nom de la rue sera rendu définitif après délibération du conseil municipal de Communay et le classement de la voie dans le domaine public. Le nom actuel pourrait, dans ce cadre, être remis en question.

✓ Avis du Commissaire enquêteur

A ce jour le nom attribué à la nouvelle voie n'est qu'une facilité de désignation dans le dossier et n'a rien de définitif. Il appartiendra au Conseil municipal de délibérer sur le sujet.

OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

3.1. Géomètre-expert

Il est nécessaire de faire intervenir un géomètre-expert pour procéder à la délimitation de la partie de la parcelle AE-158 qui serait à acquérir et lui faire attribuer des références propres par le service du Cadastre.

✓ Réponse de la CCPO

Un géomètre sera mandaté afin de dresser le document de modification du parcellaire cadastral. Cela n'a pas été encore réalisé car le maître de l'ouvrage souhaite attendre les conclusions du commissaire enquêteur avant d'engager de nouvelles dépenses sur le projet.

✓ Avis du Commissaire enquêteur

Ce point avait été signalé lors de la réunion préparatoire du 4 juillet 2016, puis par mail le 13 octobre et mentionné dans le PV de synthèse des observations du 27 octobre. Il sera indispensable de procéder à cette opération avant tout transfert de propriété, quelles qu'en soient les modalités.

3.2. Particularité de la maison

Plusieurs des propriétaires riverains concernés ont mentionné le fait que la maison a été construite rapidement vers 1949, après l'incendie d'une précédente maison, et qu'elle prend appui sur les

bâtiments voisins.

✓ Réponse de la CCPO

Un ingénieur structure en bâtiment sera désigné dans le cadre des études de projet afin de déterminer les modalités de déconstruction du bâtiment.

✓ Avis du Commissaire enquêteur

Cette caractéristique du bâtiment a été mentionnée dans le PV de synthèse des observations du 27 octobre, afin d'appeler l'attention des aménageurs et qu'ils en tiennent compte en cas de démolition.

1.14.3 POSITION PERSONNELLE DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

L'enquête publique confirme que l'emprise du projet porte sur les trois parcelles désignées dans le dossier, à savoir :

- AE-156 d'une superficie de 406 m² ;
- AE-157 d'une superficie de 681 m² ;
- AE-158 pour partie, soit 232 m² à prendre sur une superficie totale de 609 m².

Cinq propriétaires sont concernés, dont quatre disposés à une cession amiable. Ils ont été clairement identifiés et leurs états civils établis (cf. supra).

Les différentes origines de propriété ont également été reconstituées pour chacune de ces parcelles.

Le maître d'ouvrage a été informé des demandes particulières. La plupart seront à réexaminer ou à négocier lors de la mise au point finale du projet.

Le nom définitif de la rue devra être arrêté par le Conseil municipal.

Fait à LYON, le 29 novembre 2016

Le Commissaire enquêteur,

Jean-Louis DELFAU

ANNEXES

- 1- Décision du Tribunal Administratif de Lyon du 30 mai 2016 désignant le commissaire enquêteur pour le projet de création de la voie nouvelle « rue de la menuiserie » à Communay
- 2- Arrêté préfectoral n° E-2016-443 du 19 août 2016 prescrivant l'ouverture d'une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et d'une enquête parcellaire relatives au projet de création de la « rue de la menuiserie », et en fixant les modalités
- 3- Avis au public du Préfet du Rhône informant de la mise à enquêtes publiques du projet de création de la « rue de la menuiserie » à Communay
- 4- Avis d'enquêtes publiques – publications dans la presse
 - « Tout Lyon Affiches » des 10 et 24 septembre 2016
 - « Le Progrès » des 05 et 20 septembre 2016
- 5- Certificat d'affichage de l'avis au public en date du 1er septembre 2016
- 6- Procès-verbal de constat d'affichage dans toutes les salles communales ainsi qu'à chaque extrémité de la future rue, avec photos
- 7- Affichage sur le panneau d'affichage numérique à message variable
- 8- Photos de la maison Janin et de l'entrée de la propriété de M. Bonthoux
- 9- Photos de l'accès actuel du parking à partir de la rue Centrale par le porche, et de l'impasse de la Forge
- 10- Procès verbal de synthèse des observations recueillies au cours de l'enquête préalable à la DUP
- 11- Procès verbal de synthèse des observations recueillies au cours de l'enquête parcellaire
- 12- Mémoire de la CCPO en réponse aux observations