

René GRONEAU
Commissaire Enquêteur
Laucournet
87380 GLANGES

Dossier n° : N° E2000011 / 87 DUP
Tribunal Administratif de Limoges
Décision du 13 février 2020

Commune de
RILHAC-RANCON

ENQUÊTES PUBLIQUES CONJOINTES
relatives au projet de création d'une voie verte
dans le cadre du schéma directeur intercommunal
des aménagements cyclables :

- Déclaration d'Utilité Publique**
des travaux nécessaires à la réalisation du projet
- Enquête parcellaire visant à la délimitation précise**
des terrains situés dans l'emprise du projet,
et dont l'acquisition est nécessaire à sa réalisation

RAPPORT D'ENQUÊTE

Le demandeur : Préfecture de Haute-Vienne

Destinataires :
Monsieur le Préfet de Haute-Vienne
Monsieur le Président du Tribunal Administratif de LIMOGES

SOMMAIRE

| | Page |
|--|-----------|
| A) Objet de l'enquête..... | 3 |
| B) Cadre juridique..... | 3 |
| C) Les différents tracés envisagés..... | 4 |
| D) Le tracé retenu..... | 7 |
| E) Composition du dossier..... | 8 |
| F) Organisation et Déroulement de l'enquête publique..... | 8 |
| 1 - Désignation du commissaire enquêteur | 8 |
| 2 - Publicité | 8 |
| 3 - Permanences du C E | 8 |
| 4 - Chronologie | 9 |
| 5 - Observations et clôture du Registre d'enquête | 9 |
| 6 - Conditions du déroulement de l'enquête | 9 |
| G) Analyse du Projet | 10 |
| 1 – Analyse personnelle | 10 |
| 2 – Observations dans le cadre de la DUP | 13 |
| 3 – Observation dans le cadre de l'enquête parcellaire | 14 |

Conclusions et avis motivés du Commissaire Enquêteur

A) Objet de l'enquête

L'enquête publique a pour objet la déclaration d'utilité publique des travaux nécessaires à la réalisation d'un projet de voie verte sur la commune de Rilhac-Rancon, dans le cadre du schéma directeur intercommunal des aménagements cyclables, conjointement avec l'enquête parcellaire visant à la délimitation précise des terrains situés dans l'emprise du projet et dont l'acquisition est nécessaire à sa réalisation.

B) Cadre juridique

L'enquête publique préalable à une Déclaration d'Utilité Publique (D.U.P.) qui ne porte pas atteinte à l'environnement est régie par le code de l'expropriation (Articles R111.1 à R112.27).

L'enquête parcellaire, prévue par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (article L.131.1), et régie par les articles R.131.1 à R131.14, a pour objet l'identification des propriétaires et la détermination des parcelles concernées par le projet.

Si l'expropriant est en mesure, au moment de l'enquête publique de D.U.P., de déterminer les parcelles à exproprier et de dresser le plan parcellaire ainsi que la liste des propriétaires, comme c'est le cas pour ce projet, les deux enquêtes peuvent être menées conjointement (R131.14).

L'ouverture conjointe de l'enquête publique préalable à la DUP et de l'enquête parcellaire a été sollicité par le conseil communautaire de Limoges Métropole par décision du 22 novembre 2019.

Ont ensuite suivi les documents suivants :

- Décision du 13 février 2020 de M. le Vice-Président du Tribunal Administratif de Limoges désignant Monsieur René Groneau, demeurant à Laucournet, 87380 Glanges en qualité de Commissaire enquêteur.
- Arrêté du M. le Préfet de la Haute-Vienne DL/DPEUP n°2020-035 en date du 11 mars 2020, portant ouverture conjointe de l'enquête publique préalable à la DUP des travaux nécessaires à la réalisation du projet de création d'une voie verte dans le cadre du schéma directeur intercommunal des aménagements cyclables sur les communes de Rilhac-Rancon et Limoges et de l'enquête parcellaire permettant la délimitation précise des terrains situés dans l'emprise du projet de déviation, dont l'acquisition est nécessaire à sa réalisation.

L'enquête était prévue pour débuter mi avril et se terminer début mai. L'épidémie de Covid 19 ayant conduit au confinement, l'enquête a dû être ajournée.

Un nouvel arrêté, DL/DPEUP n°2020-104, ayant le même objet, a été pris le 21 septembre 2020 pour une enquête débutant le 7 octobre et se terminant le 30 octobre 2020.

E) Composition du dossier

Le dossier comporte toutes les pièces mentionnées à l'article R112-4 et suivant du code de l'expropriation ainsi que celle mentionnées à l'article R131-1 :

- 1 - Délibération du conseil communautaire de Limoges Métropole – Communauté urbaine validant le projet et sollicitant l'ouverture conjointe de l'enquête publique préalable à la DPU et de l'enquête parcellaire.
- 2 - Notice explicative portant sur le projet
- 3 - Plan de situation
- 4 - Plan général des travaux
- 5 - Périmètre délimitant les immeubles à exproprier
- 6 - Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants
- 7 - Appréciation sommaire des dépenses et des acquisitions à réaliser

F) Organisation et Déroulement de l'enquête publique

1 - Désignation du commissaire enquêteur

Par décision du 13 février 2020 de Mme. le Vice-Président du Tribunal Administratif de Limoges J'ai été désigné Commissaire enquêteur.

2 - Publicité

Un premier avis d'enquête publique a été publié dans deux journaux locaux, dans le Populaire du Centre et dans Union et Territoires le 25 septembre 2020.

Un second avis a été publié dans les mêmes journaux le 9 octobre 2020.

L'avis d'enquête publique a été affiché en Mairie Rilhac-Rancon, comme j'ai pu le constater, ainsi qu'en mairie de Limoges et mairie annexe du quartier de Beaune-les-Mines.

L'ensemble du dossier a également été porté à la connaissance du public sur internet à l'adresse suivante :

<http://www.haute-vienne.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Declaration-d-utilite-publique>

3 - Permanences du C E

Toutes les permanences ont eu lieu dans une salle de la mairie spécifiquement mise à la disposition de l'enquête.

Je n'ai eu que très peu de visite durant mes permanences. En dehors de quelques élus venant s'assurer du bon déroulement de l'enquête et de mon confort pour la mener, je n'ai vu qu'un riverain ayant déjà cédé une parcelle à la collectivité et la propriétaire concernée par l'expropriation.

| Date de permanence | horaire |
|--------------------------|---------------|
| Mercredi 7 octobre 2020 | 14h30 à 17h30 |
| Samedi 17 octobre 2020 | 9h00 à 12H00 |
| Mardi 20 octobre 2020 | 9h00 - 12h00 |
| Vendredi 30 octobre 2020 | 14h30 à 17h30 |

Les observations du public pouvaient se faire également par courrier à la mairie ou par courriel à l'adresse pref-enquete-publique@haute-vienne-gouv.fr sous l'objet « enquête publique Voie verte entre Rilhac-Rancon et Limoges, à l'attention du commissaire enquêteur.

4 - Chronologie

J'ai été nommé par le Président du tribunal administratif de limoges pour mener l'enquête publique le 13 février 2020.

J'ai récupéré le dossier en préfecture le 9 mars 2020 et nous avons établi le calendrier de mes permanences avec les services de la direction de la légalité. L'ouverture de l'enquête avait été fixée au mardi 14 avril 2020 et sa clôture au mercredi 6 mai 2020.

L'épidémie de Covid 19 a malheureusement empêché la tenue de l'enquête qui a été reportée en octobre car la mairie de Rilhac-Rancon était en travaux au sortir du confinement.

De nouvelles date de permanence ont été validées début septembre, pour une ouverture de l'enquête le 7 octobre et une clôture le 30 octobre 2020.

Le confinement avait de nouveau été imposé pour le dernier jour d'enquête le 30 octobre. Cependant l'attestation de déplacement dérogatoire permettait la bonne tenue de l'enquête dans la mesure où celle-ci prévoyait :

- Pour les particuliers, le motif « convocation judiciaire ou administrative et pour se rendre dans un service public ».
- Pour moi le motif, « participation à des missions d'intérêt général sur demande de l'autorité administrative ».

5 - Observations et clôture du Registre d'enquête

Seules trois observations ont été portées aux registres d'enquêtes, uniquement en mairie de Rilhac-Rancon.

Le registre a été clôt le vendredi 30 octobre 2020 à 17h30.

6 - Conditions du déroulement de l'enquête

La mairie de Rilhac-Rancon avait mis à ma disposition un bureau me permettant de recevoir les visiteurs individuellement ainsi que du gel hydro-alcoolique.

Avec le public les échanges ont toujours été courtois. Aucun incident n'est venu perturber la procédure et les récriminations éventuelles ont été portées à l'écrit et sans éclat.

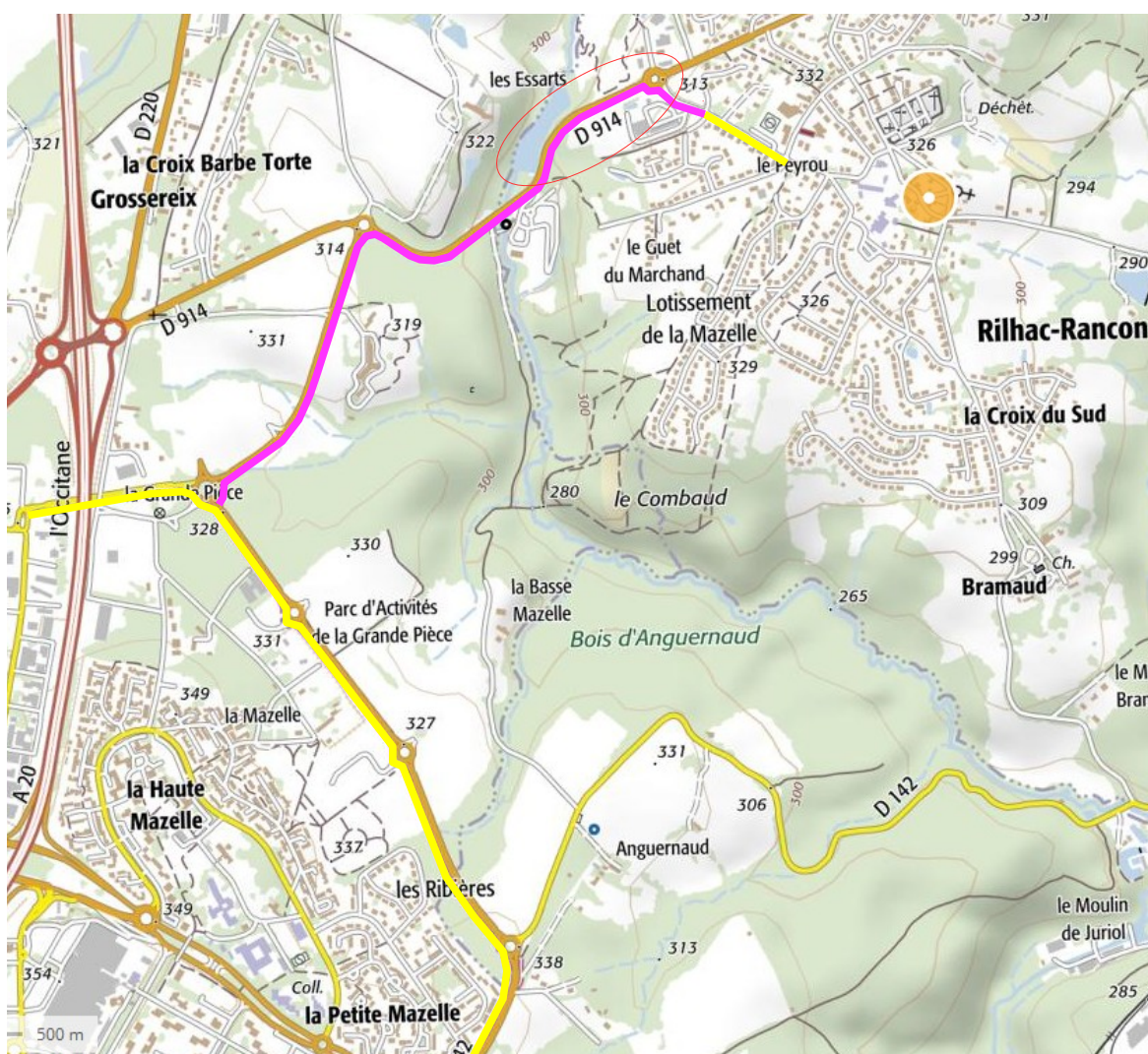
C) Les différents tracés envisagés

Le tracé doit répondre aux exigences suivantes :

- Suivre les orientations du Plan de Déplacements Urbains
- Favoriser les déplacements domicile/travail
- Permettre la sécurité des usagés
- Avoir un impact environnemental minimal

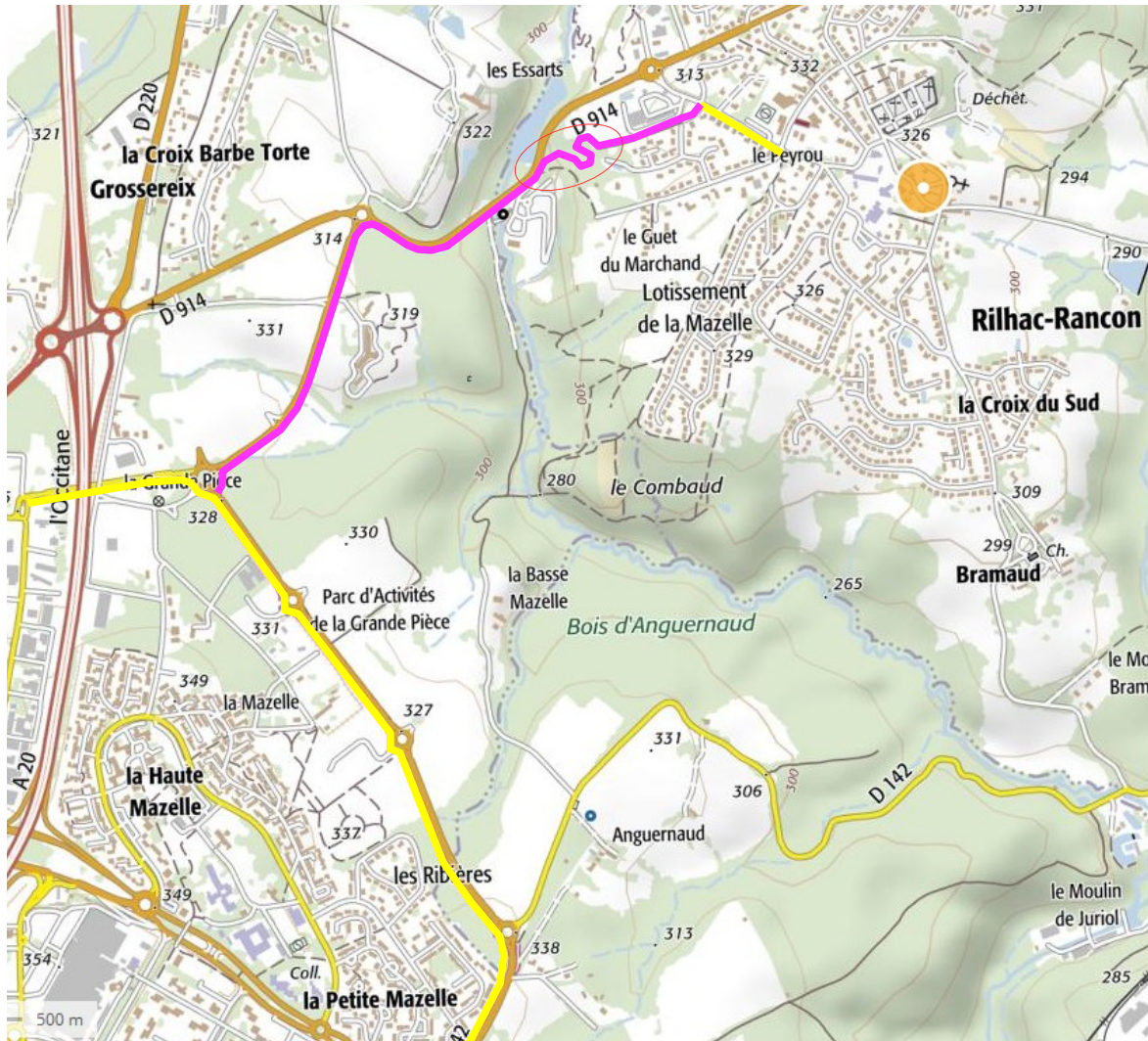
Quatre tracés ont été envisagés :

1 - Le tracé en parallèle de la RD 914 :



D'une longueur de 1040 m environ, ce tracé ne dispose actuellement pas de l'espace suffisant à son implantation. La route est établie à flanc de colline : Elle est bordée, à droite en montant vers Rilhac-Rancon par le pied du talus et à gauche par une glissière surplombant la pente (zone entourée en rouge). Un aménagement engendrerait un coût important de terrassement avec un impact environnemental conséquent.

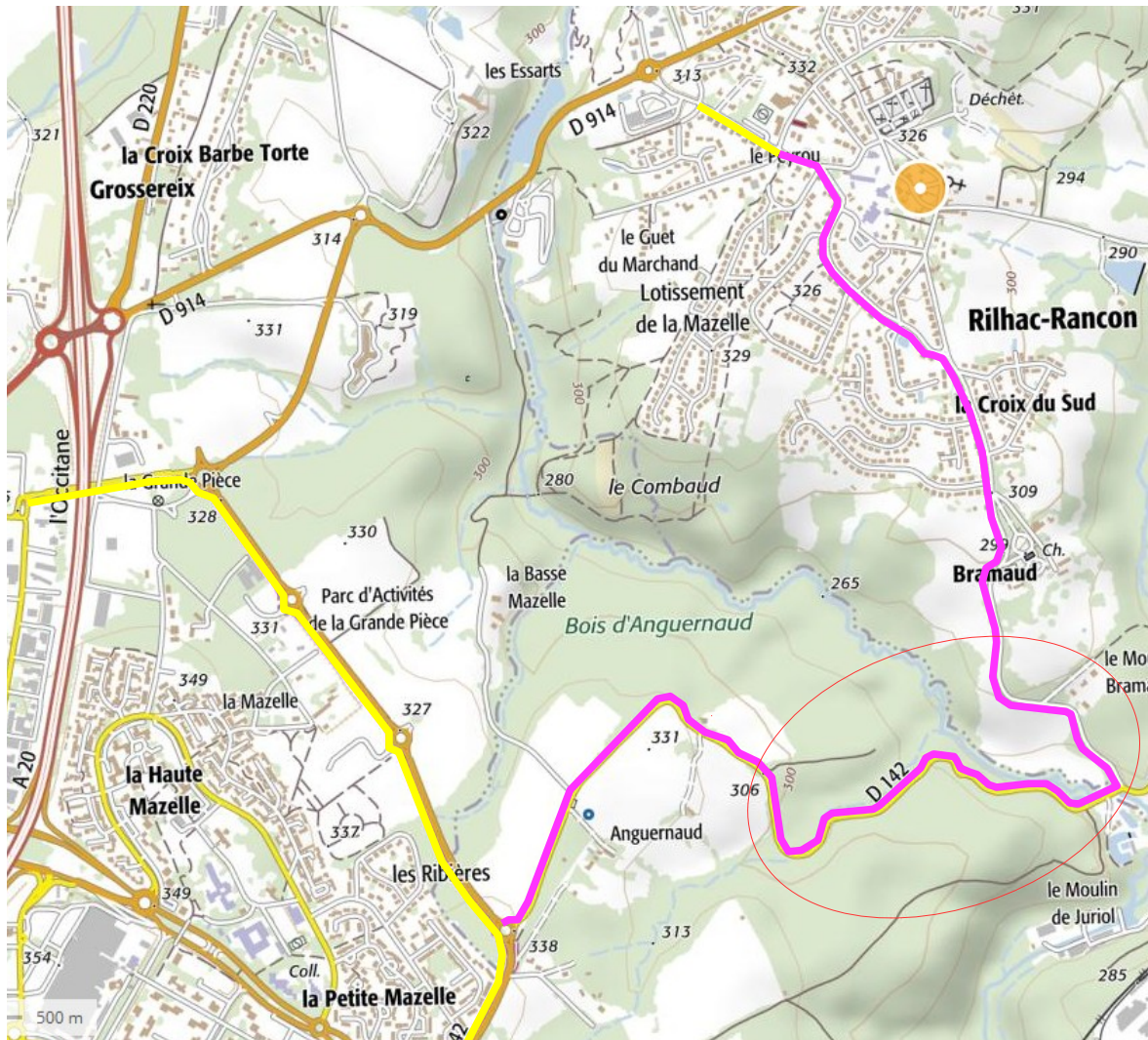
2 - Le tracé d'un cheminement entre la voie derrière le centre commercial et les lotissements (côté bourg, rejoignant la RD 914 :



D'une longueur de 960 m environ, ce tracé emprunterait une voie en impasse existante sur environ la moitié de sa longueur. Il nécessite cependant l'aménagement d'un cheminement sur du foncier privé permettant la connexion à la RD 914 sur sa partie permettant un aménagement longitudinal jusqu'à la VLN (zone entourée en rouge).

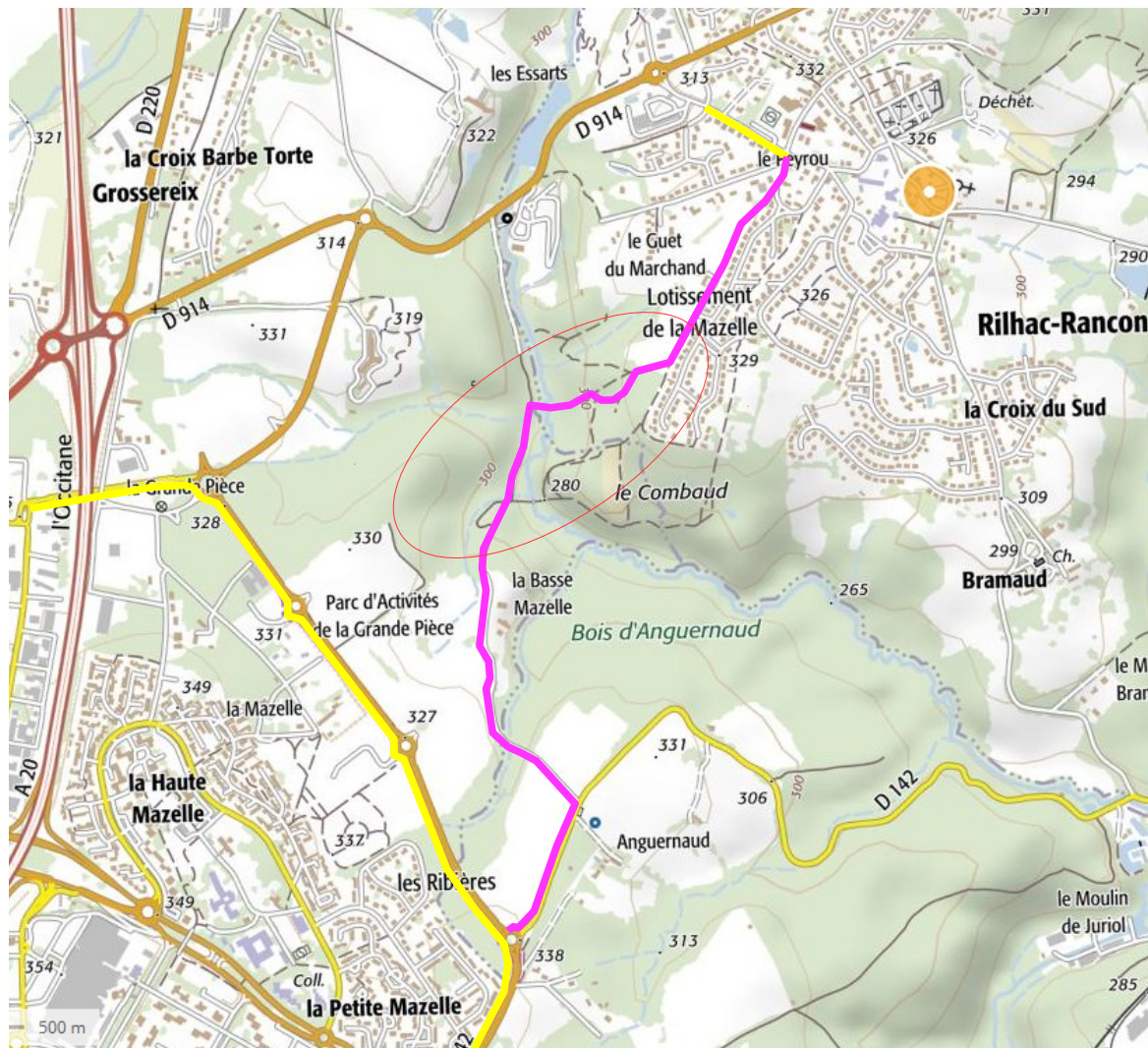
3 - Le tracé par la route du Palais-sur-Vienne et la RD 142 :

Ce tracé est assez long pour rejoindre la VLN : 4300 m environ. De plus sur la route du Palais-sur-Vienne l'emprise est contrainte par l'urbanisation qui ne permet pas la création d'aménagement cyclables ainsi que sur la RD 142 avec son emprise aux abords abruptes (zone entourée en rouge).



4 - Le tracé par un chemin au sud du bourg en parallèle de la rue Victor Hugo.

D'une longueur de 2485 m environ, ce tracé se calque sur un itinéraire de loisir, loin de l'identification des déplacements domicile/travail portés par le P.D.U.. De plus la vallée de la Mazelle présente de fortes déclivités (zone entourée en rouge). Ce cheminement aurait un coût important en acquisitions foncières et aménagements avec un impact environnemental important.



D) Le tracé retenu

Le tracé n°2 a été retenu car il s'appuie sur les orientations du P.D.U.. C'est l'itinéraire jugé :

- Le plus sécurisé,
- le plus court,
- le moins coûteux,
- au plus faible impact sur le foncier privé (les parcelles privées impactées par ce tracé sont en partie en nature de chemin déjà existant et en valeur de terrains nus, sans exploitation agricole ni activité économiques),
- aux plus faibles impacts environnementaux.

G) Analyse du Projet

1 – Analyse personnelle

À notre époque où les déplacements doux font enfin l'objet d'aménagements spécifiques au même titre que les déplacements automobiles, la réalisation de SDIAC doit être considérée comme une réelle avancée, en particulier en ce qui concerne la sécurité pour les usagers.

Les voies aménagées doivent cependant être conçues de sorte à répondre aux besoins effectifs des habitants (itinéraires de migration domicile/travail et domicile/services en particulier), ne pas être rebutantes (pentes excessives, zones vécues comme dangereuses...), et ce sans que les coûts financiers et environnementaux soient excessifs.

Des quatre tracés envisagés par Limoges métropole pour relier le réseau de pistes cyclables de Limoges au centre de Rilhac-Rancon, celui qui a été retenu, le tracé n°2, me semble être effectivement celui qui répond le mieux à ces différents impératifs.

- Le tracé n°1, en plus de ne pas être très plaisant du fait de la proximité constante de la route, supposerait des travaux de terrassement très importants entre le centre ECF et l'entrée du bourg : Les bermes sont inexistantes. Au nord de la départementale la barrière de sécurité surplombe la pente, au sud c'est le talus qui ne laisse aucun espace comme le montre la photo suivante prise depuis l'entrée du centre ECF.



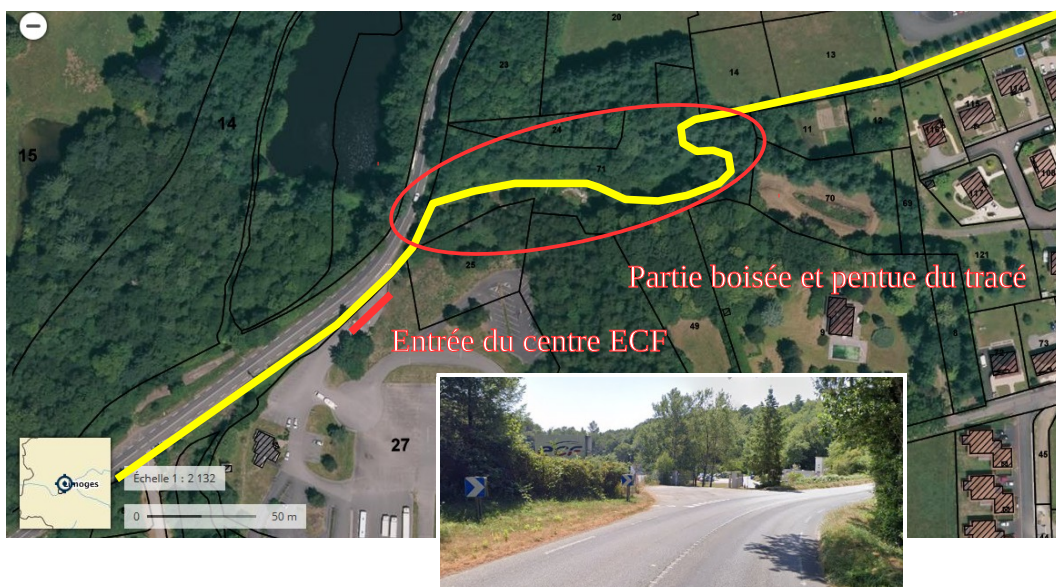
- Le tracé n°3 est de loin le plus long mais surtout il présente sur près d'un kilomètre le même inconvénient que le tracé n°1 : la RD142 serpente à flanc de colline entre talus abruptes et pentes raides. Son caractère éminemment bucolique ne contrebalance pas le coût des terrassements nécessaires.



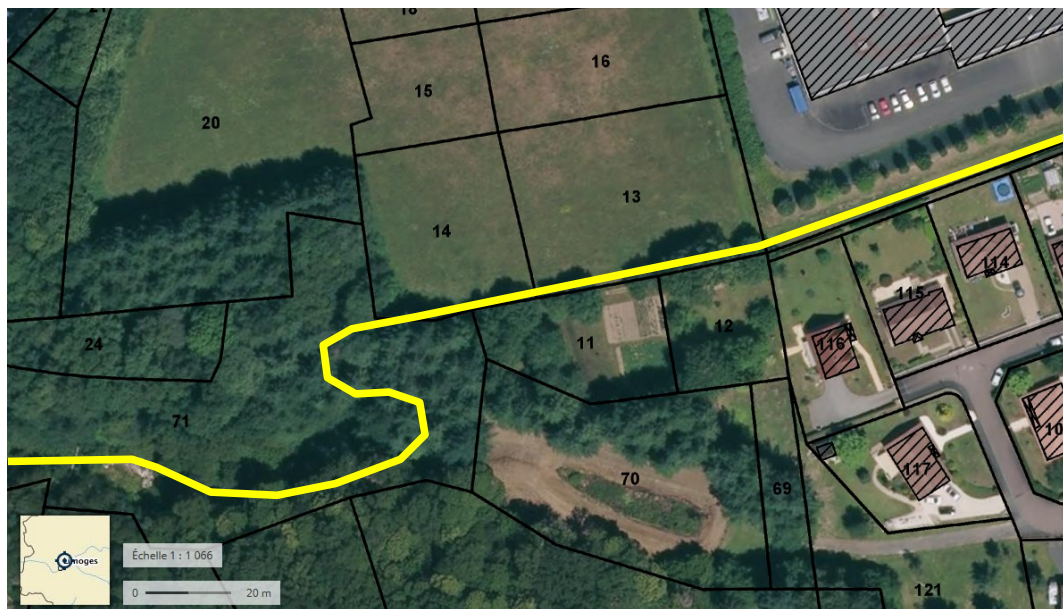
- Le tracé n°4 présente l'avantage de ne pas suivre un bord de route. En revanche j'ai pu constater que son tracé passe par de grandes zones boisées très pentues. Au delà des potentiels problèmes de foncier, je pense que ce chemin ne se prêterait pas à un usage de type « déplacement domicile/travail ». Ces bois sont parfait pour une promenade en famille, beaucoup moins pour le trajet quotidien, et parfois nocturne, d'un(e) usager(e) allant ou revenant du travail. Le public visé risquerait fort de ne pas apprécier et le but ne serait pas atteint.



Le tracé n°2 est le plus court. Ses seuls « défauts matériels » sont, sur sa partie boisée, une déclivité forte qui nécessitera un cheminement en lacet sur cent cinquante mètres environ, et en bord de route le franchissement, physiquement non-protégé, de l'entrée du centre ECF.



La question soulevée par ce projet est en réalité celui de la propriété privée des terrains. Le tracé suppose le passage sur les parcelles AR11, AR12, AR13 et AR14.



Des deux propriétaires du foncier privé, un a accepté et déjà cédé son terrain, l'autre s'y oppose. L'aménagement envisagé supposerait donc l'expropriation d'une partie des parcelles AR13 et AR14 pour une surface estimée à 321 m² sur un total de 3544 m². Ces parcelles font partie d'un ensemble de prés couvrant une surface approximative de 1,5 hectares. Le pré serait donc grevé d'environ 2 % de sa surface. Les parcelles ne font l'objet d'aucun bail à ferme.

2 - Observations dans le cadre de la DUP

- Observation de M. et Mme. PUYBAREAU portée au registre le 7 octobre :

Étant propriétaires des lots 11 et 12, aurons nous un accès par la voie verte afin d'accéder à nos terrains ?

M. et Mme. PUYBAREAU sont des propriétaires qui ont déjà cédé une bande de leur propriété (les parcelles nouvellement créées AR129 et AR131 ci-dessous) afin de pouvoir créer cette voie verte. Ils restent néanmoins propriétaires des parcelles AR11 (désormais AR128) et AR12 (AR130) sur lesquelles ils cultivent, de longue date, leur potager familial. Ces parcelles ne disposent d'aucun autre accès avec un véhicule.



Il semble effectivement que, si un aménagement anti-circulation motorisée doit être mis en place, ce dernier devrait être posé au-delà du portail que l'on voit sur la photo (et situé approximativement à l'emplacement de l'étoile sur la photo aérienne), ce qui permettra également l'accès au pré de Mme. DENIS.

- Observation de Mme. NEUVILLE portée au registre le 9 octobre 2020 :

Projet intéressant. Dommage que si près du bord de la D914 → Pollution des voitures, zone accidentogène, les barrières feront-elles leur rôle de protection si sortie de route comme cela vient d'arriver deux fois en peu de temps ?



Le contexte est effectivement accidentogène : virage en fin de descente et dans une zone fraîche où une humidité résiduelle peut persister sur la route. Si les barrières font le plus souvent leur office, il est vrai que la partie du parcours passant devant l'entrée du centre ECF, présentera un risque accru.

2 - Observation dans le cadre de l'enquête parcellaire

Observation de Mme. DENIS le 20 octobre 2020 :

Étant propriétaire des parcelles 13 et 14 concernées par la piste cyclable je vous demande comment vous pensez faire un accès à mes parcelles pour les exploiter ? Je signerai les papiers quand j'aurai la réponse.

Cette observation rejoint celle de M. et Mme. PUYBAREAU. Je pense qu'effectivement la réponse qui sera apportée à ce problème devra être la plus simple d'usage possible car le pré de Mme. DENIS doit pouvoir faire l'objet d'un entretien régulier (fauche et/ou passage d'épareuse).

Oralement, Mme. DENIS et son mari m'ont également fait part de leur demande initiale de voir une de leur parcelle située à Verneuil-sur-Vienne devenir constructible en « compensation » de la vente de ce morceau de parcelle, ainsi que de leur indignation face à l'estimation de la valeur de ce bien. A posteriori, sans préjuger des conditions dans lesquelles les négociations autour de ce projet ont eu lieu, ni incriminer aucune partie, il me semble dommage de ne pas être parvenu à un accord financier plus intéressant pour les DENIS qui aurait permis à la collectivité de faire l'économie de la procédure d'expropriation.