

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU GRAND BESANÇON

.....

**REALISATION DE LA PREMIERE LIGNE DE TRAMWAY SUR
LES COMMUNES DE CHALEZEULE ET DE BESANCON**

.....

ENQUETE PUBLIQUE

**RELATIVE A L'AUTORISATION AU TITRE DE LA « LOI SUR L'EAU »
(Articles L 214-1 et suivants du code de l'environnement)**

CONSULTATION DU PUBLIC DU LUNDI 20 DECEMBRE 2010 AU VENDREDI 28 JANVIER 2011

.....
Préfecture du Doubs

31 MARS 2011

Arrivée DRCT BREEP

RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Président : M. Jean Michel OLIVIER

**Membres titulaires : M. Jacques SIMONNOT, M. Gabriel LAITHIER, M. Raymond DUCRET et
M. Michel DYON.**

PREAMBULE

Les opérations complexes comme celle de la construction d'un tramway sont soumises à divers codes et législations. Il s'agit d'un processus dans lequel la décision d'entreprendre l'opération ne peut être prise qu'après l'intervention de plusieurs décisions précédées d'une enquête publique : déclaration d'utilité publique et une ou plusieurs autorisations. Afin d'éviter un alourdissement excessif des procédures et pour faciliter une perception plus globale de l'opération par le public, la législation permet mais sans le rendre obligatoire, le regroupement des différentes enquêtes si au moins l'une d'entre-elles ressort du champ d'application défini par l'article R123-1 du Code de l'Environnement. On parle alors d'enquêtes conjointes. Un seul arrêté ouvre et organise les enquêtes conjointes qui sont conduites par un même commissaire-enquêteur ou une même commission d'enquête. Toutefois, chaque enquête reste régie par sa propre réglementation. Cela signifie notamment qu'il y a un dossier et un registre d'enquête pour chacune des procédures conjointes et que la commission d'enquête doit formuler un avis sur l'objet de chacune de ces enquêtes. La Communauté d'Agglomération du Grand Besançon, maître d'ouvrage du projet de Tramway, a décidé de regrouper les enquêtes préalable à la déclaration d'utilité publique et celle relative à l'autorisation au titre des articles L 214-1 à 214-6 du Code de l'Environnement dite « loi sur l'eau ». En conséquence, la commission d'enquête rédigera un rapport et des conclusions pour chacune de ces deux enquêtes.

Ainsi qu'il est dit à l'article L123-16 du Code de l'urbanisme, la déclaration d'utilité publique ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, la déclaration de projet d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si l'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence. Le projet du tramway du Grand Besançon nécessite la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Chalezeule et de Besançon. L'enquête de déclaration d'utilité publique du projet porte donc également la mise en compatibilité des PLU des deux communes concernées. Il appartient à la commission d'enquête de rédiger un rapport unique et d'émettre des avis séparés d'une part sur l'utilité publique de l'opération et, d'autre part, sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

En conséquence, les travaux de la commission d'enquête sont présentés selon l'articulation suivante :

Rapport relatif à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de tramway et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Conclusions et avis de la commission d'enquête sur la déclaration d'utilité publique du projet de tramway.

Conclusions et avis de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Besançon.

Conclusions et avis de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Chalezeule.

Rapport relatif à l'enquête préalable à la délivrance de l'autorisation au titre de la loi sur l'Eau (articles L 214-1 à 214-6 du Code de l'Environnement). (Présent document)

Conclusions et avis de la commission d'enquête sur la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'Eau.

SOMMAIRE

1 – GENERALITES.	5
1.1 - Présentation du projet.	5
1.1.1 Le projet de tramway du Grand Besançon.	5
1.1.2 Travaux susceptibles d'affecter l'eau et les milieux aquatiques.	5
1.1.3 Caractéristiques des ouvrages.	6
1.1.4 Travaux en lit mineur du Doubs.	7
1.2 - Objet de l'enquête publique.	7
1.3 - Identité du demandeur.	7
1.4 - Cadre légal et réglementaire.	7
1.5 - Activités ressortant de la nomenclature.	8
1.6 - Composition du dossier.	8
2 – DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE.	10
2.1 - Désignation de la commission d'enquête.	10
2.2 - Préparation de l'enquête.	10
2.3 - Présentation du projet par le maître d'ouvrage.	10
2.4 - Décision de procéder aux enquêtes publiques.	11
2.5 - Mesures de publicité.	11
2.5.1 - Publicités légales.	12
2.5.2 - Autres actions d'information.	12
2.5.3 - Sites internet des collectivités concernées.	12
2.6 - Modalités de consultation du public.	13
2.7 - Réception du public par la commission d'enquête.	13
2.8 - Fréquentation.	14
2.9 - Clôture de l'enquête.	14
2.10 - Visites des lieux	14
2.11 - Moyens mis à la disposition de la commission d'enquête.	15
2.12 - Questions au maître d'ouvrage.	15
2.13 - Auditions diverses.	15
2.14 - Notification des observations.	15
2.15 - Mémoire en réponse.	16
2.16 - Travaux de la commission d'enquête	16
2.17 - Remise du rapport d'enquête.	17
3 – ANALYSE DES OBSERVATIONS.	18
3.1 – Généralités	18
3.2 – La résistance du quai Veil Picard.	18
3.2.1 – Synthèse des observations du public.	18
3.2.2 - Eléments du dossier et réponse du maître d'ouvrage.	19
3.2.3 - Commentaires de la commission d'enquête.	19
3.3 - Observations de M. Cherdron.	19
3.3.1 - Synthèse des observations du public.	20
3.3.2 - Eléments du dossier et réponse du maître d'ouvrage.	20
3.3.3 - Commentaires de la commission d'enquête.	20
3.4 – Observations de M. Decerle.	21
3.4.1 - Synthèse des observations du public.	21
3.4.2 - Eléments du dossier et réponse du maître d'ouvrage.	21
3.4.3 - Commentaires de la commission d'enquête.	22
3.5 – Observations de M. Duvoisin.	22

3.5.1 - Synthèse des observations du public.	22
3.5.2 - Eléments du dossier et réponse du maître d'ouvrage.	22
3.5.3 - Commentaires de la commission d'enquête.	22
3.6 - Observations de Mme Eymin.	22
3.6.1 - Synthèse des observations du public.	22
3.6.2 - Eléments du dossier et réponse du maître d'ouvrage.	23
3.6.3 - Commentaires de la commission d'enquête.	23
3.7 - Observations de Mme Rouget.	23
3.7.1 - Synthèse des observations du public.	23
3.7.2 - Eléments du dossier et réponse du maître d'ouvrage.	23
3.7.3 - Commentaires de la commission d'enquête.	23
3.8 - Observations de Mme Desgranchamps.	23
3.8.1 - Synthèse des observations du public.	24
3.8.2 - Eléments du dossier et réponse du maître d'ouvrage.	24
3.8.3 - Commentaires de la commission d'enquête.	24
3.9 - Questions de la commission d'enquête.	24
3.9.1 - Le pont Battant.	24
3.9.1.1 - Question de la commission d'enquête.	24
3.9.1.2 - Réponse du maître d'ouvrage.	24
3.9.1.3 - Commentaires de la commission d'enquête.	24
3.9.2 - Travaux d'injection sur les quais.	25
3.9.2.1 - Question de la commission d'enquête.	25
3.9.2.2 - Réponse du maître d'ouvrage.	25
3.9.2.3 - Commentaires de la commission d'enquête.	25
3.9.3 - Définition des périodes de crues.	25
3.9.3.1 - Question de la commission d'enquête.	25
3.9.3.2 - Réponse du maître d'ouvrage.	25
3.9.3.3 - Commentaires de la commission d'enquête.	25
3.9.4 - Capacité des ouvrages.	25
3.9.4.1 - Question de la commission d'enquête.	25
3.9.4.2 - Réponse du maître d'ouvrage.	25
3.9.4.3 - Commentaires de la commission d'enquête.	26
3.9.5 - Demande d'un document.	26

1 - GENERALITES

1.1 - PRESENTATION DU PROJET

1.1.1 Le projet de tramway du Grand Besançon

La Communauté d'Agglomération du Grand Besançon (CAGB), dans le cadre de sa compétence « organisation des transports urbains », a étudié et réalisé l'organisation des transports collectifs publics dans l'agglomération bisontine et a notamment envisagé la création de lignes de « transports en commun en site propre » (TCSP) : parmi les options possibles, la réalisation d'une ligne de tramway sur rails a été retenue pour assurer la liaison entre l'Ouest bisontin (Hauts de Chazal – Planoise) et l'Est de la ville (Palente – Châlezeule) en passant par le centre-ville (la « Boucle » du Doubs).

Ce projet, qui fait par ailleurs l'objet d'enquêtes conjointes relatives à la déclaration d'utilité publique des travaux et à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des deux communes, comprend une liaison entre Les Hauts de Chazal et Châlezeule avec une antenne vers la gare SNCF Viotte, pour une longueur totale de 14 500 mètres. Le tracé est ponctué de 30 stations espacées en moyenne de 510 mètres qui desservent divers gisements de clientèle potentielle d'importance majeure pour la ville. Quatre pôles d'échange multimodal (tram-bus ou tram-train) assurent la continuité des transports collectifs, au parc Micropolis, à l'esplanade Chamars-Saint Jacques, à la gare Viotte et au quartier Orchamps. Quatre parcs-relais à créer ou à aménager offriront une capacité de stationnement supplémentaire aux deux extrémités de la ligne (Hauts de Chazal et Marnières) mais également à Ile-de-France, Micropolis et Fort Benoit.

Le coût total de l'opération est estimé à 228 millions d'euros, en valeur 2008, avec une marge d'erreur de 5%, montant relativement bas par rapport à des réalisations similaires dans d'autres villes, mais qui s'explique par la volonté d'adapter le projet à la taille de l'agglomération et d'optimiser les dépenses dans tous les domaines susceptibles d'économies.

Dans le centre-ville, le tracé se développe à proximité de la Boucle du Doubs et traverse quatre fois la rivière par le pont Charles de Gaulle, le pont Canot, le pont Battant et le pont de la République.

1.1.2 Travaux susceptibles d'affecter l'eau et les milieux aquatiques

Dans ce secteur du centre-ville, le tracé se situe dans le lit majeur du Doubs et certains des travaux nécessaires à la réalisation du projet peuvent avoir une incidence sur l'eau et les milieux aquatiques. L'opération est donc soumise aux dispositions des articles L 214-1 et suivants du code de l'environnement. Du fait de la localisation de certains ouvrages, ils sont également soumis aux dispositions du Plan de Prévention du Risque Inondation. D'ouest en est et d'aval en amont on trouve :

- Le secteur du Parc Chamars – Saint Jacques sera aménagé en pôle d'échanges : il est situé en zone inondable, au sens du PPRI.
- Le quai Veil Picard, en rive droite du Doubs, sera conforté par des injections sur 600 m de longueur et sera doté d'un élargissement de 2,44m de largeur par encorbellement au dessus de la rivière sur 330 m entre la rue du Port Cîteaux et le pont Battant pour la création d'un cheminement piétonnier.

- Le pont Battant – pont en béton précontraint de première génération, en mauvais état sans possibilité de rétablir une précontrainte suffisante – sera démolé et reconstruit pour satisfaire aux exigences de la ligne en terme de géométrie et de force portante. Pour la réalisation des travaux et pour éviter toute pollution, une plateforme provisoire sera construite dans le lit de la rivière.
- Le pont de la République comprend, en rive gauche, une travée de faible portée avec un joint de dilatation incompatible avec le tracé de la ligne de tramway. Il est prévu de supprimer cette travée pour s'affranchir du joint.

A noter que les ponts Charles de Gaulle et Canot feront l'objet de travaux d'adaptation et de renforcement sans incidences sur l'eau et les milieux aquatiques.

1.1.3 Caractéristiques des ouvrages

Dans le secteur de Chamars, les circulations seront réaménagées pour rapprocher le pôle d'échanges du centre-ville. La ligne de tramway et la station seront en position centrale réservant entre elles et les constructions riveraines un espace d'échange dédié aux arrêts de bus, à une ligne de bus en site propre et aux cheminements piétonniers. La circulation automobile du boulevard Charles de Gaulle sera reportée au nord en bordure de la promenade Chamars.

Sur le quai Veil Picard, les travaux sont de deux sortes.

- Sur 600m de longueur, la stabilisation des murs de quai sera réalisée par des injections de coulis bentonite-ciment au moyen de forages verticaux ou inclinés tous les 1,50 m. Le dossier prévoit la réalisation des injections hors période de crue, de préférence lors d'une période de stabilité du niveau du Doubs.
- Entre la rue du Port Cîteaux et le pont Battant, sur une longueur de 330 m, l'encorbellement prévu aura 2,44 m de largeur et 30 cm d'épaisseur. La cote de la sous-face de l'encorbellement sera de 244,05 m NGF au droit de la rue du Port Cîteaux et de 245,4 m BGF au droit du pont Battant.

Des plantations à développement limité sont envisagées dans des bacs aux dimensions adaptées aux végétaux choisis.

Le pont Battant actuel sera démolé, y compris les béquilles de raccords aux quais. La culée rive droite sera renforcée au niveau des fondations, travaux nécessitant la mise en œuvre d'un batardeau provisoire permettant un travail hors d'eau. Le renforcement des fondations de la culée rive gauche pourra être effectué à partir de la plateforme du quai Vauban.

Le futur ouvrage de remplacement n'est pas encore défini avec précision : il est néanmoins acquis que sa face inférieure soit calée à la cote de 243,85 m NGF, soit un niveau inférieur de 1 m à la cote de la voûte actuelle, avec une tolérance de - 0,15 m demandée par le maître d'ouvrage. Il est également prévu d'une part que cet abaissement soit compensé par un profil du futur tablier évitant le phénomène de contraction des écoulements et les pertes de charge actuelles, et d'autre part l'adoption de dispositifs et dispositions contre les effets possibles des embâcles, sans autre précision.

Les travaux seront précédés de la mise en place d'une plateforme provisoire de protection et de travail, de 40 cm d'épaisseur, calée à la cote de 248,8 m NGF, plus large que l'ouvrage actuel et reposant sur deux rangées de huit pieux métalliques fichés dans le lit de la rivière. En fin de chantier, la plateforme sera démontée et les pieux seront recépés.

Le pont de la République comporte en rive gauche une travée à poutrelles enrobées, indépendante du reste de l'ouvrage, de 3,90 m de portée et de 12 m² de débouché, qu'il est

prévu de supprimer dans le but de bloquer un joint de dilatation incompatible avec les voies du tramway. Cette suppression se fera par remblaiement.

1.1.4 Travaux en lit mineur du Doubs

Les travaux de l'espace Chamars ne concernent pas le lit mineur.

Les travaux du quai Veil Picard et du pont de la République sont prévus pour être réalisés depuis les berges : à ce titre, il ne devrait pas y avoir d'intervention dans le lit mineur.

Les batardeaux pour la culée rive droite et les travaux de fouilles pour la consolidation des deux culées concernent le lit mineur soit directement, soit indirectement pour ceux situés en dehors de ce lit mais sous le niveau d'étiage de la rivière.

Tous les travaux relatifs à la construction à l'exploitation et à l'enlèvement de la plateforme concernent le lit mineur du Doubs. La gestion d'éventuels embâcles se limite à envisager des mesures de surveillance du site et d'évacuation des produits.

1.2 - OBJET DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE.

L'enquête faisant l'objet du présent rapport est relative à la demande d'autorisation, au titre du code de l'Environnement (Loi sur l'eau), présentée par la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon (CAGB), du projet de réalisation de la première ligne de tramway de l'agglomération bisontine, sur le territoire des communes de Besançon et Chalezeule. Cette enquête est conjointe avec l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux et à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) de Besançon et Chalezeule.

1.3 - IDENTITE DU DEMANDEUR.

La Communauté d'Agglomération du Grand Besançon dont le siège est situé à La City, 4 rue Gabriel Plançon, 25403 Besançon cedex, détient en vertu de ses statuts la compétence « organisation des transports urbains » au sens de la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982. A ce titre elle est devenue le 1^{er} janvier 2001, Autorité Organisatrice de Transports Urbains (AOTU).

La demande d'autorisation est présentée par courrier du 9 juillet 2010 par Monsieur Jean-Louis FOUSSERET, Président de la Communauté d'Agglomération qui a reçu mandat d'engager les procédures administratives nécessaires par délibération du conseil communautaire en date du 30 juin 2010. En conformité avec les dispositions de la loi sur la maîtrise d'ouvrage publique, la maîtrise d'ouvrage directe de cette opération sera assurée par la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon (CAGB).

1.4 - CADRE LEGAL ET REGLEMENTAIRE

Le projet de tramway du Grand Besançon est soumis au titre de la présente enquête publique aux textes suivants :

- **Code de l'environnement.** Le projet de tramway du Grand Besançon entre dans le champ d'application du chapitre III, du titre II du livre 1^{er} du code de l'environnement car le montant des travaux est supérieur à 1,9 millions d'euros. Il est également soumis aux

dispositions des articles L.214-1 et suivants et R 214-1 et suivants du code de l'environnement.

- **Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.** En vertu de l'article R 214-8 du code de l'environnement l'enquête préalable à la délivrance de l'autorisation est conduite conformément aux dispositions des articles R.11-14-1 à R.11-14-15 du code de l'expropriation.

1.5 - ACTIVITES RESSORTANT DE LA NOMENCLATURE.

Le projet ressort de différentes rubriques de la nomenclature des opérations soumises à autorisation ou déclaration au titre de l'article R 214-1 du code de l'Environnement, selon le détail ci-après.

- Rubrique 3.1.1.0 – installations, ouvrages, remblais et épis, dans le lit mineur d'un cours d'eau, constituant un obstacle à l'écoulement des crues. Les travaux du pont Battant, y compris la plateforme provisoire, entrent dans cette rubrique et sont donc soumis à autorisation.
- Rubrique 5.1.5.0 – installations, ouvrages, travaux ou activités dans le lit mineur d'un cours d'eau, étant de nature à détruire des frayères, les zones de croissance ou les zones d'alimentation de la faune piscicole, des crustacés et des batraciens, ou dans le lit majeur d'un cours d'eau, étant de nature à détruire des frayères à brochet – destruction de moins de 200m² de frayères (Régime de la déclaration). Les travaux de batardeau entrent dans cette rubrique et sont donc soumis à déclaration.
- Rubrique 3.2.2.0 – installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau – surface soustraite comprise entre 400 m² et 10 000 m² (Régime de la déclaration). L'aménagement du pôle d'échange de Chamars concerne une surface de l'ordre de 180 m² et échappe de ce fait à la procédure.
- Rubrique 3.1.3.0 – installations et ouvrages ayant un impact sensible sur la luminosité nécessaire au maintien de la vie et de la circulation aquatique dans un cours d'eau – sur une longueur comprise entre 10 m et 100 m (Régime de la déclaration). Du fait de tirants d'air importants par rapport à la largeur des tabliers, le maître d'ouvrage estime que le futur pont Battant et la plateforme en phase travaux n'auront pas d'impact significatif sur la luminosité et qu'ils ne sont pas soumis à cette rubrique. à la procédure.

En conséquence, la reconstruction du pont battant étant soumise à autorisation au titre de la rubrique 1.1.1.0, c'est l'ensemble du projet qui relève de la procédure d'autorisation prévue par le code de l'environnement.

1.6 – COMPOSITION DU DOSSIER.

Le dossier se compose d'un fascicule unique intitulé « dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau » qui comprend quatre chapitres :

- Le chapitre 1 définit sommairement l'objet du projet et l'identité du demandeur.
- Le chapitre 2 décrit le projet de façon plus détaillée, en localisant l'emplacement des travaux, en explicitant les caractéristiques des ouvrages, en fournissant des indications sur chacun des secteurs d'intervention et en précisant le phasage des travaux prévus dans le lit mineur.
- Le chapitre 3 traite des rubriques de la nomenclature prévue par le code de l'Environnement.
- Le chapitre 4 est réservé au « document d'incidence », prévu par le code de l'Environnement. C'est un document majeur du dossier qui présente d'abord le site et son environnement : sa situation et son environnement climatique, géologique, hydrogéologique et hydrologique, sa situation au regard du risque « inondation », de la

qualité des eaux et des usages de l'eau. Il examine ensuite la situation par rapport au « Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux » (SDAGE) du Bassin Rhône-Méditerranée-Corse et du « Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux » (SAGE) de ce même bassin. Il étudie les impacts potentiels du projet, les mesures compensatoires et les impacts hydrauliques de l'ensemble du projet.

- En complément, sont mentionnés « l'étude d'impact hydraulique sur les écoulements du Doubs » (rapport SOGREAH) et « l'étude des caractéristiques des zones humides (étude IRIS Conseil).

La commission signale que ce document, établi avant que les dispositions constructives du futur pont Battant et de l'encorbellement du quai Veil.Picard aient été définies avec précision et arrêtées, fournit surtout des déclarations d'intentions du maître d'ouvrage quant aux objectifs assignés aux maîtres d'œuvre et au déroulement des travaux. Elle remarque l'emploi fréquent du futur dans la rédaction, ce qui laisse place à l'incertitude, mais aussi la volonté affichée par le maître d'ouvrage de faire valider les choix à venir par les autorités compétentes, notamment Voies Navigables de France qui assure la gestion du Doubs.

2 – DEROULEMENT DE L'ENQUETE

2.1 – DESIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE.

La commission d'enquête a été constituée par décision n° E10000220/25 de Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Besançon, en date du 03 novembre 2010, selon la composition suivante :

Président :

M. Jean-Michel OLIVIER, directeur des travaux du génie militaire en retraite ;

Membres titulaires :

M. Jacques SIMONNOT, adjoint au subdivisionnaire DDE de Dijon-Sud en retraite ;

M. Gabriel LAITHIER, colonel de gendarmerie en retraite ;

M. Raymond DUCRET, retraité de la gendarmerie ;

M. Michel DYON, ingénieur des TPE en retraite ;

Membres suppléants :

M. Michel PERNODET, militaire en retraite ;

M. Robert BOSSONET, secrétaire général de l'industrie en retraite.

En cas d'empêchement de M. Jean-Michel OLIVIER, M. Jacques SIMONNOT assurera la présidence de la commission.

Il est précisé que les membres suppléants de la commission d'enquête ont participé à toutes les réunions et à tous les travaux préparatoires avant l'ouverture de l'enquête notamment à la présentation du projet et la visite des lieux. L'objectif, conforme à l'esprit de la réglementation, était d'assurer l'efficacité maximale de la commission en toutes circonstances : pour cela, il fallait que les membres suppléants aient une parfaite connaissance du projet, de son environnement ainsi que du dossier pour être en mesure de remplacer, à tout moment et au pied levé, tout membre titulaire qui serait défaillant ou empêché de poursuivre ses fonctions.

2.2 – PREPARATION DE L'ENQUETE.

La commission d'enquête s'est réunie à la préfecture du Doubs le 15 novembre 2010 pour préparer ses propositions concernant le déroulement de l'enquête. A l'issue de cette réunion, les membres de la commission d'enquête ont participé à une réunion avec les représentants de la préfecture pour mettre au point les modalités d'organisation de l'enquête publique : Monsieur HAAS Directeur de la Réglementation et des collectivités territoriales, Madame BENOIT Chef du Bureau élections et enquêtes publiques, Madame EL MOUKHLISS, Madame LONGERON-LAIVIER et Madame CASTILLO. Des représentants du maître d'ouvrage et de la ville de Besançon assistaient également à cette réunion. Nos propositions ont été acceptées notamment pour le calendrier des permanences, pour la publicité et la mise à la disposition du dossier sur le site internet du maître d'ouvrage.

Le lundi 22 novembre 2010, Monsieur Laithier, membre de la commission d'enquête a coté et paraphé les registres d'enquête.

2.3 – PRESENTATION DU PROJET PAR LE MAITRE D'OUVRAGE.

Le 15 novembre 2011, les membres de la commission d'enquête ont assisté à une présentation sommaire du projet par des représentants du maître d'ouvrage : Monsieur

GUDEFIN Directeur du projet, Madame MAERTEEN Mission tramway, Monsieur DEMILLIER, Monsieur BOURGAIGNE et Madame NICOT.

Le 1er décembre 2010, à la demande du président de la commission d'enquête, Monsieur Jean-Louis FOUSSERET, Président de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon, a présenté le projet de tramway sous des aspects moins techniques.

2.4 - DECISION DE PROCEDER AUX ENQUÊTES PUBLIQUES.

La préfecture du Doubs a choisi d'organiser conjointement les procédures d'enquête publique du projet de tramway et de la loi sur l'eau. Ce regroupement est utilisable car au moins un des projets doit donner lieu à une enquête au titre des articles L123-1 et suivants du Code de l'Environnement. L'organisation des enquêtes menées conjointement fait l'objet d'un seul arrêté.

Par arrêté n° 4717 en date du 22 novembre 2010, M. le Préfet de la Région Franche-Comté, Préfet du Doubs a prescrit les enquêtes publiques conjointes préalables :

- à la déclaration d'utilité publique du projet de réalisation de la première ligne de tramway du Grand Besançon sur le territoire des communes de Besançon et Chalezeule ;
- à la mise en compatibilité avec le projet des plans locaux d'urbanisme (PLU) de Besançon et Chalezeule ;
- à l'autorisation des travaux au titre des articles L 214-1 à L 214-6 du code de l'environnement (loi sur l'eau).

L'arrêté fixe la durée de la consultation du public à quarante jours pour toutes les enquêtes, du lundi 20 décembre au vendredi 28 janvier 2011 inclus.

Le siège des enquêtes est fixé à la préfecture du Doubs à Besançon.

2.5 - MESURES DE PUBLICITE.

2.5.1 Publicité légale.

A l'initiative de la préfecture, mais à charge de la CAGB, des avis d'enquêtes ont été insérés dans deux journaux :

- *L'Est Républicain*, à Besançon, les 30 novembre et 21 décembre 2010 ;
- *La Terre de Chez Nous*, à Besançon, les 04 et 25 décembre 2010.

Ces parutions respectent les prescriptions de l'arrêté préfectoral.

La commission a vérifié que des avis d'enquêtes ont été effectivement affichés quinze jours avant l'ouverture et pendant toute la durée des enquêtes dans les quatre lieux de consultation du public. L'avis a également été affiché sur les lieux habituels d'affichage dans les deux communes.

En ce qui concerne l'affichage du même avis sur les lieux du projet, la CAGB a fait réaliser des avis de format A 3, sous protection plastique pour résister aux intempéries, qui ont été affichés, de façon visible de la voie publique, à l'emplacement des 29 futures stations du tramway dont la première (Hauts-de-Chazal) correspond aussi au centre de maintenance. En plus, des supports spéciaux portant un avis de même type ont été installés à quatre endroits jugés stratégiques : Micropolis, Espace Chamars, gare SNCF Viotte, proximité de Fort Benoît. La CAGB a fait constater ces affichages par voie d'huissier.

La commission a procédé elle-même à plusieurs vérifications ponctuelles avant et pendant les enquêtes.

2.5.2 Publicité complémentaire

Réunions publiques préalables : sans attendre la prescription des enquêtes par le Préfet, la CAGB avait initié, entre le 20 octobre et le 17 novembre 2010, neuf réunions publiques de secteur sur le thème du tramway et de l'enquête publique, tenues en général à 20 heures, avec la participation d'élus de la CAGB et de la ville de Besançon.

Dates	Quartiers	Nombre de participants	Nombre de questions
mercredi 20 octobre	Planoise	90	17
lundi 25 octobre	Planoise	75	28
mercredi 27 octobre	Rosemont / St-Ferjeux / Grette	105	24
jeudi 28 octobre	Battant	65	33
mardi 2 novembre	La Boucle	250	22
lundi 8 novembre	Vaîtes / Palente / Orchamps	300	29
mercredi 10 novembre	Fontaine Argent / Chaprais / Viotte :	220	28
mardi 16 novembre	Communes de l'Ouest, du Nord et du Sud-Ouest	110	14
mercredi 17 novembre	communes de l'Est et du Plateau	120	25

Au total 1335 personnes ont participé à ces réunions d'information et d'échanges entre les élus et le public soit environ 1% de la population concernée et 220 questions ont été posées. Le bilan de ces réunions a fait l'objet d'un bilan synthétisé dans un tableau dont une copie figure en annexe 4 au présent rapport. La commission considère qu'il s'agit d'une opération de sensibilisation du public aux enquêtes puisque la période de déroulement de celles-ci était clairement annoncée, même si les dates ne pouvaient pas en être précisées.

Exposition sur le projet dans le bureau d'accueil du Grand Besançon : cette exposition, mise en place le 5 octobre 2011, est restée accessible jusqu'à la fin des enquêtes. Elle comporte plusieurs panneaux explicatifs sur le dossier et sur les enquêtes et est couplée à un film passant en boucle.

2.5.3 Sites internet des collectivités concernées

Le site de la ville de Besançon comprend un « lien informatique » renvoyant sur le site tramway de la CAGB. Le site internet du Grand Besançon comporte un volet « grands projets » dont une page importante intitulée « un tramway optimisé pour le grand Besançon » avec un lien vers le site « Le tram du Grand Besançon » pour en savoir plus. Sur ce site spécialement dédié au tramway l'enquête publique a été largement mise en valeur. Les lieux, jours et heures des permanences des commissaires enquêteurs étaient bien repérables. Le site Tramway du grand Besançon est très complet et a permis, à la demande de la commission d'enquête, le chargement du dossier par le public intéressé à compter du 20 décembre 2010, date d'ouverture de l'enquête. A la date de rédaction du présent rapport, le dossier était toujours téléchargeable.

2.6 – MODALITES DE CONSULTATION DU PUBLIC.

Pendant toute la durée de l'enquête, les dossiers d'enquêtes ainsi que des registres d'enquêtes, cotés et paraphés par un commissaire enquêteur, ont été déposés et tenus à la disposition du public dans quatre sites distincts : la préfecture du Doubs, les mairies de Besançon et de Chalezeule et le siège de la CAGB, aux jours et heures d'ouverture des bureaux, à savoir :

- Préfecture du Doubs à Besançon, du lundi au vendredi de 9 h à 11 h 30 et de 13 h 30 à 16h.
- Mairie de Besançon, du lundi au vendredi de 8 h 30 à 12 h et de 13 h 30 à 17 h 30 ;
- Mairie de Chalezeule, du lundi au vendredi de 16 h 30 à 18 h 30 (les vendredis 24 et 31 décembre 2010, mairie ouverte uniquement de 9 h à 12 h ; mairie fermée le mercredi 29 décembre) ;
- Communauté d'Agglomération du Grand Besançon, du lundi au vendredi de 8 h 30 à 12 h et de 13 h 30 à 18 h (les vendredis 24 et 31 décembre 2010 de 8 h 30 à 12 h et de 13 h 30 à 16 h).

Ainsi au moins un dossier complet d'enquête et un registre par enquête ont été mis en permanence à disposition du public qui avait donc la possibilité de consulter les documents et de noter ses observations sur les registres ouverts à cet effet, observations qui pouvaient également être adressées par écrit au président de la commission à la préfecture de Besançon.

Un des exemplaires du dossier déposé à la préfecture a été visé par un membre de la commission, délégué par le président, et constitue ainsi le dossier de référence.

2.7 – RECEPTION DU PUBLIC PAR LA COMMISSION D'ENQUÊTE.

Conformément aux dispositions de l'article 6 de l'arrêté préfectoral les membres de la commission d'enquête ont tenu 20 permanences selon le lieu, le calendrier et les horaires suivants ci-après :

- Préfecture du Doubs à Besançon (Espace Chamars – avenue de la Gare d'Eau)
 - lundi 20 décembre 2010 de 9 h 00 à 11 h 30, Mrs Olivier et Simonnot.
 - mercredi 29 décembre 2010 de 13 h 00 à 16 h 00, Mrs Dyon et Laithier.
 - vendredi 07 janvier 2011 de 12 h 00 à 15 h 00, Mrs Ducret et Laithier.
 - jeudi 13 janvier 2011 de 9 h 00 à 11 h 30, Mrs Olivier, Simonnot et Ducret.
 - vendredi 21 janvier 2011 de 12 h 00 à 15 h 00, Mrs Ducret, Laithier et Dyon.
 - jeudi 27 janvier 2011 de 13 h 00 à 16 h 00, Mrs Olivier, Simonnot et Dyon
- Mairie de Besançon (salle Tristan Bernard – entrée B – rez-de-chaussée – 2 rue Mégevand)
 - lundi 20 décembre 2010 de 14 h 30 à 17 h 30, Mrs Olivier et Simonnot.
 - mardi 28 décembre 2010 de 16 h 00 à 19 h 00, Mrs Simonnot et Laithier.
 - jeudi 06 janvier 2011 de 9 h 00 à 12 h 00, Mrs Olivier et Dyon.
 - vendredi 14 janvier 2011 de 11 h 00 à 14 h 00, Mrs Ducret, Laithier et Simonnot.
 - samedi 22 janvier 2011 de 9 h 00 à 12 h 00, Mrs Laithier, Olivier et Simonnot.
 - vendredi 28 janvier 2011 de 9 h 00 à 12 h 00, Mrs Dyon, Laithier et Olivier.
- Mairie de Chalezeule (13 rue de la cure)
 - mercredi 22 décembre 2010 de 15 h 00 à 18 h 00, Mrs Dyon et Laithier.
 - mardi 11 janvier 2011 de 15 h 30 à 18 h 30, Mrs Ducret et Simonnot.
 - jeudi 27 janvier 2011 de 15 h 00 à 18 h 00, Mrs Ducret et Dyon.

- Communauté d'Agglomération du Grand Besançon à Besançon (salle 101 bis – 1^{er} étage – la City – 4 rue Gabriel Plançon)
 - mercredi 22 décembre 2010 de 15 h 00 à 18 h 00, Mrs Ducret et Simonnot.
 - jeudi 06 janvier 2011 de 15 h 00 à 18 h 00, Mrs Dyon et Olivier.
 - mardi 11 janvier 2011 de 9 h 00 à 12 h 00, Mrs Ducret, Laithier et Simonnot.
 - lundi 17 janvier 2011 de 9 h 00 à 12 h 00, Mrs Ducret, Laithier et Dyon.
 - vendredi 28 janvier 2011 de 14 h 00 à 18 h 00, Mrs Ducret, Dyon et Olivier (Compte tenu de l'affluence, les commissaires enquêteurs ont avancé l'heure de la permanence)

Pour faciliter l'expression de la population, la commission d'enquête, en concertation avec les services de la préfecture, s'est attachée à répartir au mieux les permanences à l'intérieur de la période d'enquête, au cours de chaque semaine et selon des horaires diversifiés comprenant plusieurs plages hors horaire habituel de travail. Deux commissaires étaient présents à chaque permanence jusqu'au 10 janvier 2011. A partir de cette date, trois commissaires étaient présents pour recevoir le public sauf à la mairie de Chalezeule.

2.8 – FREQUENTATION.

Selon les comptages effectués par les services du maître d'ouvrage, 455 visiteurs environ se sont présentés pour consulter les dossiers pendant les permanences des commissaires enquêteurs : 100 à la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon, 300 à la mairie de Besançon, 40 en Préfecture et 15 à la mairie de Chalezeule.

Le site internet dédié au tramway du Grand Besançon a comptabilisé 3818 visites pendant la période de l'enquête dont 62% de nouveaux visiteurs.

Cette participation reste modeste par rapport à la population concernée d'autant que seulement une faible proportion des personnes s'intéressait au dossier de la présente enquête.

2.9 – CLOTÛRE DE L'ENQUÊTE.

Monsieur Jean-Louis Fousseret président de la CAGB, Monsieur Haas Directeur de la réglementation et des collectivités territoriales, Monsieur Loyat adjoint au maire de Besançon et Monsieur Reylé maire de Chalezeule ont procédé aux formalités de clôture le lundi 31 janvier 2011. Le président de la commission d'enquête s'est rendu à Besançon le 1^{er} février 2011 pour récupérer, la totalité des registres d'enquête accompagnés des différents courriers annexés.

2.10 – VISITES DES LIEUX.

Les membres de la commission d'enquête, accompagnés de représentants de la préfecture, de la CAGB et de la maîtrise d'œuvre, ont visité le tracé et les sites du projet le 15 novembre 2010 en bus. Les techniciens de la CAGB ont pu, à cette occasion, expliciter les différentes séquences du parcours et faire profiter la commission, dont plusieurs membres ne sont pas bisonnins, de leur connaissance du terrain.

Cette première visite a permis à la commission d'enquête de se faire une idée de la topographie des lieux, du relief, des cours d'eaux, des franchissements du Doubs et des zones susceptibles d'être affectées par les inondations. Le parcours retenu nous a permis de visiter plus particulièrement tous les secteurs traversés par le projet.

Le lundi 10 janvier 2011 après midi, la commission d'enquête s'est rendue sur place pour apprécier certaines déclarations du public relatives à des points particuliers du tracé, le pont Carnot, les quais, l'espace Chamars, le pont Battant et le pont de la République.

2.11 MOYENS MIS A LA DISPOSITION DE LA COMMISSION.

Pendant toute la procédure, la communauté d'agglomération du Grand Besançon a mis à la disposition de la commission d'enquête une salle pour organiser ses réunions, des moyens de reproduction et un accès à internet. Cette solution conforme aux obligations du maître d'ouvrage qui doit assumer les dépens relatifs à la procédure, présentait l'avantage pour la commission d'enquête d'obtenir rapidement des documents ou des précisions utiles à ces travaux. Au cours de ces réunions de travail, la commission d'enquête a ainsi pu demander au Directeur du projet des éclaircissements ou précisions sur certains points au fur et à mesure de l'avancement de ses travaux. La commission a cependant toujours veillé à garder la plus totale indépendance vis à vis du maître d'ouvrage, dans la forme et sur le fond, notamment en ne débattant pas en présence de celui-ci.

2.12 QUESTIONS AU MAITRE D'OUVRAGE

Le 1^{er} décembre 2010, après avoir étudié le dossier, la commission d'enquête s'est entretenue avec le maître d'ouvrage pour lui faire part de ses remarques sur le dossier notamment à propos d'erreurs matérielles ou de reproduction de plan ou figure de qualité moyenne, généralement échelle des plans et légendes. La commission a également souhaité obtenir de la communauté d'agglomération, certaines précisions sur divers aspects de l'opération pour compléter son information.

2.13 AUDITIONS DIVERSES.

Le 22 décembre 2010, la commission d'enquête s'est entretenue par vidéo conférence avec Monsieur CARRE de la SOGREAH, qui a réalisé les études hydrauliques pour le tramway du Grand Besançon. L'échange a porté principalement sur les incidences du futur pont Battant sur les écoulements du Doubs en période de crue. La commission d'enquête a posé également des questions sur la période des travaux et la phase critique de ceux-ci.

2.14 NOTIFICATION DES OBSERVATIONS.

Le vendredi 4 février 2010 à 11 heures 00 au siège de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon, le président de la commission d'enquête, a rencontré le représentant du pétitionnaire dûment convoqué pour lui notifier les observations en présence des autres membres de la commission d'enquête.

Il lui a présenté les 4 registres d'enquête déposés à la Préfecture, au siège de la CAGB et dans les mairies de Chalezeule et de Besançon et lui a remis une copie des observations consignées sur les quatre registres d'enquête et du document remis par le public annexé au registre d'enquête de la mairie de Besançon.

Le procès verbal de notification est joint en annexe 1 au présent rapport.

Le président de la commission d'enquête a invité le maître d'ouvrage à produire au plus tard le samedi 26 février 2011, un mémoire en réponse aux observations du public, aux

interventions du public en rapport avec l'eau consignées par le public sur les autres registres d'enquête et aux questions de la commission d'enquête

2.15 MEMOIRE EN REPONSE.

Le maître d'ouvrage a remis une copie de son mémoire en réponse aux membres de la commission d'enquête le 22 février 2011 lors d'un entretien en fin de réunion. Le document officiel a été signé le 24 février par le président de la communauté d'agglomération du Grand Besançon. Expédié le 25 février, date authentifiée par le cachet de la poste, il n'a été reçu par le président de la commission d'enquête que le vendredi 4 mars 2011.

Le 3 mars 2011, le président de la commission d'enquête a signalé le manque de cohérence de deux données et a invité le maître d'ouvrage à fournir les précisions nécessaires à ce sujet.

Le mémoire en réponse du Grand Besançon est joint en 2 du présent rapport.

2.16 TRAVAUX DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

En plus des réunions préparatoires dont il a été fait état ci avant, la commission d'enquête s'est réunie à plusieurs reprises pour accomplir sa mission.

Le 10 janvier 2011, la commission d'enquête s'est réunie pour examiner les déclarations du public recueillies jusqu'à cette date. Compte tenu de l'évolution de la procédure, elle n'a pas jugé utile d'organiser une réunion publique ou d'envisager une prolongation de l'enquête

Le 24 janvier 2011, la commission d'enquête s'est réunie pour préparer la clôture de l'enquête, la transmission des registres et l'organisation de ses travaux.

Le 4 février 2011, la commission d'enquête a procédé à la notification au maître d'ouvrage des observations relatives à l'eau et aux milieux aquatiques. Elle a décidé de prendre en considération au titre de l'enquête « loi sur l'eau », toutes les observations relatives à ce sujet, même si elles ont été consignées sur des registres affectés à un autre sujet.

Le 16 février 2011, la commission d'enquête arrête le tableau de synthèse des observations, analyse une partie de ces observations et examine les premières propositions de rédaction. Elaboration de questions au maître d'ouvrage.

Le 22 février 2011, poursuite de l'étude des observations et de la rédaction. Le maître d'ouvrage remet aux membres de la commission d'enquête, une copie de son projet de mémoire en réponse et de l'étude de la SOGREAH.

Le 3 mars 2011, la commission d'enquête examine l'analyse des observations sur l'eau. Au cours d'un entretien avec M. Gudefin, elle demande des précisions sur certaines réponses du maître d'ouvrage.

Le 9 mars 2011, la commission d'enquête approuve le rapport, examine le projet de rédaction de l'analyse des observations. Entretien avec M. Gudefin, la commission demande des précisions sur la stabilité du Quai Veil Picard et sur les incidences sur la navigation.

Le 17 mars 2011, la commission d'enquête approuve l'analyse des observations et les conclusions.

2.17 REMISE DU RAPPORT.

Le 14 mars 2011, le Président de la commission d'enquête a avisé les services du préfet du Doubs qu'elle remettrait ses deux rapports ensemble car des questions sont liées aux deux procédures.

Le 31 mars 2011, la commission d'enquête a remis au bureau des enquêtes publiques de la préfecture du Doubs :

- le rapport de la commission et les documents annexés ;
- les conclusions de la commission ;
- les registres d'enquête et les documents annexés ;
- les divers documents et courriers remis par le maître d'ouvrage.

3 – ANALYSE DES OBSERVATIONS

3.1 – GENERALITES.

La commission d'enquête recense les interventions suivantes au titre de l'enquête « Code de l'Environnement », également désignée « Loi sur l'Eau », observations consignées sur les registres dédiés à cette enquête ou document annexés à ceux-ci :

- **Préfecture du Doubs** – Aucune contribution.
- **Mairie de Besançon** – Une observation et un document annexé
- **Siège du Grand Besançon** – Une observation.
- **Mairie de Chalezeule** – Aucune contribution

Le public s'est également exprimé sur l'eau et les milieux aquatiques sur les registres réservés aux autres enquêtes et au sein de documents dédiés à l'utilité publique du projet adressés au Président de la commission d'enquête. Le 4 février 2011, les membres de la commission ont décidé de prendre en considération au titre de la présente enquête les remarques de M. Duvoisin, de Mme Eymin, de Mme Rouget et de Mme Desgrandchamps

Les observations présentées par le public sont en nombre limité et les thèmes abordés sont presque chaque fois différents à l'exception des interrogations de trois personnes à propos de la résistance du quai Veil Picard. Nous avons donc choisi de regrouper ces trois interventions pour les analyser ensemble et de faire un examen individualisé des autres observations.

Pour chacune d'elles, notre rédaction comprendra :

- Une synthèse des observations.
- Un exposé des éléments contenus dans le dossier soumis à l'enquête et dans le « mémoire en réponse » du maître d'ouvrage, en date du 24 février 2011, au « P.V. de notification des observations » du 04 février 2011, ainsi que de la traduction des précisions et renseignements complémentaires recueillis lors des auditions du maître d'ouvrage ou de ses représentants.
- Les commentaires de la commission d'enquête.

3.2 – LA RESISTANCE DU QUAI VEIL PICARD.

3.2.1 Synthèse des observations.

M. Duvoisin demande si « *des études géologiques de la résistance des quais ont été faites, par qui et comment ?* »

M. Théobald entrevoit « *un problème plus grave, la stabilité du sol* ». Il demande si l'on a mesuré l'impact du passage du tramway sur la stabilité du quai Veil Picard. Il signale que « *le quai Vauban ne tient pas le coût, des blocs de béton sont là depuis des années pour soutenir ses murs* ».

Mme Eymin déclare que « les dernières crues auraient dû anéantir le projet d'utilisation des quais du Doubs. Ils s'effondrent et sont soutenus par deux blocs de béton ».

3.2.2 Elements du dossier et reponse du maitre d'ouvrage.

La CAGB, tout en considérant qu'il s'agit d'une question concernant plutôt l'enquête DUP, a apporté les précisions suivantes :

- une première étape de vérification, consistant en des sondages à l'aplomb du mur du quai Veil-Picard, date des études de faisabilité en 2008, conduites pour comparer les différents tracés soumis à la concertation publique.
- Une deuxième étape a été réalisée en 2010, au stade de l'avant-projet, à l'occasion des études des tracés alternatifs au tracé rejeté par l'Autorité Environnementale, de façon à évaluer la résistance du quai Veil-Picard, identifié alors comme datant de la fin du 19^{ème} siècle. Une auscultation radar du quai par le bureau d'études « Structure et Réhabilitation » a permis de conclure à la nécessité de renforcer le quai : le bureau d'études a préconisé la mise en place de tirants et la réalisation d'injections de béton sous le mur.
- La troisième étape, réalisée pour les études au stade du projet, donc plus récente, correspondant aussi à l'objectif d'optimisation, a permis au maître d'œuvre « Infrastructures » de proposer d'asseoir la plateforme du tramway sur une structure autoporteuse fondée sur des pieux forés et tubés, ancrés dans la roche sous-jacente et d'éviter de ce fait des efforts supplémentaires sur le mur de quai qui n'a ainsi plus besoin d'être renforcé.

3.2.3 Commentaires de la commission d'enquete.

La commission estime d'abord que le problème global du quai Veil-Picard a toute sa place dans le rapport sur la Loi sur l'Eau puisque les nouvelles dispositions techniques retenues à ce stade des études par la CAGB modifient les incidences des travaux dans le lit de la rivière ou à proximité immédiate et conduisent à des solutions différentes de celles exposées dans le dossier soumis à l'enquête.

La nouvelle solution technique étudiée et – semble-t-il – adoptée par la CAGB depuis le dépôt du dossier, consistant à dissocier la plateforme du tramway, devenue structure indépendante, et le mur du quai Veil-Picard, apparaît à la commission comme intéressante : d'une part la stabilité du mur de quai n'est plus mise en cause par les contraintes supplémentaires répétées dues au tramway ; d'autre part l'abandon des tirants et des injections de béton supprime les risques de pollution du Doubs pendant les travaux. La réalisation de pieux tubés ancrés dans le substratum solide donne aussi plus de garanties.

La commission souhaite néanmoins que les ancrages et la stabilité de l'ouvrage fassent l'objet d'une attention particulière de la part de la CAGB.

3.3 – OBSERVATIONS DE MONSIEUR CHERDRONG.

Les observations de Monsieur Cherdrong figurent au registre « Loi sur l'eau » de la mairie de Besançon et sous la référence LB1 du courrier adressé à la mairie de Besançon.

3.3.1 Synthèse des observations.

M. Cherdrong s'insurge contre le fait qu'on reconstruise le pont Battant à une cote (243,85) inférieure de « 1,72 m sous la crue centennale (245,57) ». Il demande qu'on uniformise les cotes sur les documents et les plans. Il affirme que la « suppression d'une arche de 12 m² de débouché » du pont de la République « fera monter le niveau de l'eau en amont et va créer un courant transversal sur la première pile »

3.3.2 Eléments du dossier et réponse du maître d'ouvrage.

La CAGB précise d'abord que la crue centennale est, en aval du pont, de 244,57 et non 245,57, soit effectivement 70 cm plus haut que la sous-face du futur ouvrage qui remplacera l'actuel pont Battant.

Elle s'appuie sur un rapport du bureau d'études hydrauliques de la SOGREAH (Société grenobloise d'études et d'applications hydrauliques) qui a réalisé d'une modélisation numérique à l'aide du logiciel CARIMA (lit mineur + lit majeur) et du logiciel ECOPERM (lit mineur seul) du Doubs, de son lit majeur et des ouvrages d'art. Les modèles ont été réglés de manière très satisfaisante sur les crues de mai 1983, février 1990 et février 1999. Le maître d'ouvrage a communiqué ce rapport à la commission d'enquête (document A de l'annexe 2).

La CAGB explique que le pont Battant existant crée, en raison de son profil, et pour une crue centennale, une zone de turbulence et de remous de la rivière provoquant une « contraction verticale » de l'écoulement qui diminue la section efficace du lit de la rivière : l'ouvrage se comporte dès lors pratiquement comme si sa partie inférieure (sous-poutre) était à la cote 242,93. Le nouvel ouvrage sera « bien profilé » pour ne pas créer de contraction verticale et le point bas de son tablier sera à la cote 243,85, soit 92 cm plus haut que la sous-poutre « efficace » du pont existant. Il en résulte une section d'écoulement supérieure et une moindre surélévation du niveau du Doubs de 12 à 14 cm.

La correspondance entre les cotes et la correction à appliquer (11 cm) concernent les documents graphiques établis avant et après 1979. Toutes les cotes du projet sont exprimés dans le système du « Nivellement Général de la France » N.G.F. en vigueur actuellement.

Comme indiqué dans le dossier, la suppression de la travée du pont de la République entraînera effectivement une surélévation du niveau du Doubs, soit 8 millimètres au pont de la République, impact qui diminuera progressivement vers l'amont.

3.3.3 Commentaires de la commission d'enquête.

Les problèmes du pont Battant avaient alerté non seulement M. Cherdrong mais également la commission qui a sollicité un entretien avec le responsable de cette étude à la SOGREAH et, qui a adressé une demande spécifique de renseignements au Maître d'ouvrage dans le « P.V. de notification des observations ».

Intuitivement, on peut penser, comme M. Cherdrong, que l'abaissement du niveau du tablier d'un pont sur une rivière diminue le débit de celle-ci lorsque l'ouvrage est noyé et donc augmente le niveau en amont. Les études hydrauliques et techniques montrent cependant qu'un profilage bien adapté de l'ouvrage peut annuler l'effet de contraction et en minimiser les conséquences.

Nous avons bien constaté que le pont Battant actuel présente une sous-poutre horizontale et un rebord en saillie (redan) sur sa face amont favorisant le phénomène de contraction. Son

ancrage en rives est renforcé par des béquilles inclinées faisant elles aussi obstacle à l'écoulement des eaux en cas de crue de la rivière. Le pont présente une épaisseur qui s'accroît vers les rives ce qui impacte également la section d'écoulement.

Le profil en travers du futur ouvrage, selon le dossier, présentera effectivement une progressivité de l'épaisseur du tablier (des bords vers le milieu) plus favorable à l'écoulement des eaux que le profil du pont existant. L'ouvrage reposera sur les culées sans jambages et l'épaisseur du tablier sera sensiblement constante ce qui augmentera d'autant la section d'écoulement.

En conséquence, dans le cas particulier du pont Battant, la commission approuve les conclusions de l'étude réalisée par la SOGREAH, en signalant qu'il s'agit d'un bureau d'études spécialisé en hydraulique depuis une centaine d'années et considéré comme un « major » au plan national, et même international. Elle demande néanmoins à la CAGB de bien vérifier, le moment venu, que le futur ouvrage, qui n'est pas encore précisément défini dans les détails, satisfasse bien aux exigences de profil en travers, dans le sens du courant, mentionnées par les études.

La travée du pont de la République qui sera supprimée par remblayage se situe en rive gauche, dans l'intérieur de la boucle du Doubs, là où la vitesse de l'eau est la plus faible, non dans un lit principal mais dans un chenal annexe réservé à la navigation de plaisance. La commission d'enquête fait observer que la travée remblayée ne représente que 2% de la section du pont de la République.

Il y aura certes un courant transversal vers la rive droite mais du fait de la situation en méandre tout le flux du Doubs aura tendance à s'écarter vers cette rive.

L'élévation du niveau du Doubs consécutive à la suppression d'une travée du pont est effectivement très faible : 8 millimètres pour une crue centennale, dans une rivière en crue, est-ce mesurable ?

La commission d'enquête estime que malgré cette élévation de 8 mm, le projet n'aura pas d'incidence défavorable sur les risques d'inondation dans la boucle puisqu'il est prévu un abaissement global d'une dizaine de centimètres du niveau des eaux lors d'une crue centennale, bien au contraire.

3.4 – OBSERVATION DE MONSIEUR DECERLE.

Elle figure au registre « Loi sur l'eau » du Grand Besançon.

3.4.1 Synthèse de l'observation.

M. Decerle signale que le « ruisseau des Vaîtes n'est pas évoqué » dans le dossier alors qu'il présente un « intérêt écologique » et qu'il constitue « une zone humide ».

3.4.2 Eléments du dossier et réponse du maître d'ouvrage.

Le ruisseau est visible sur « l'ancienne carte de Cassini » ; il ne reste plus qu'un écoulement sur 300 m au travers des jardins ouvriers, avant d'être canalisé par le réseau d'assainissement unitaire. Le projet de tramway ne modifie pas ce ruisseau, directement ou indirectement. Les travaux du Boulevard Diderot, qui impactent cet écoulement, ont fait l'objet antérieurement d'une autorisation au titre de la Loi sur l'eau.

Le maître d'ouvrage affirme qu'aucune zone humide, au sens réglementaire, n'a été relevée dans ce secteur malgré les recherches effectuées par un cabinet écologue.

3.4.3 Commentaires de la commission d'enquête.

La commission donne acte à M. Decerle de ses informations et estime que la CAGB n'était pas tenue d'inclure ce ruisseau dans son étude, la question ayant déjà été soumise à l'enquête « Loi sur l'eau » dans le cadre des travaux du Boulevard Diderot.

3.5 – OBSERVATIONS DE MONSIEUR VOISIN.

Elles figurent dans la lettre n° 2 adressée en Préfecture.

3.5.1 Synthèse des observations.

M. Duvoisin demande si la résistance « *de la voie en passerelle au-dessus du Doubs* » (note de la commission : lire « l'encorbellement » du quai Veil Picard) a été prise en compte, particulièrement « *en cas de crues* ».

3.5.2 Eléments du dossier et réponse du maître d'ouvrage.

L'encorbellement, sans jambes de force selon la solution technique aujourd'hui retenue, ne sera sollicité que sur 90 m lors d'une crue centennale. Le dimensionnement de l'ouvrage a pris en compte cette donnée, ainsi que la résistance aux embâcles.

3.5.3 Commentaires de la commission d'enquête.

En ce qui concerne l'encorbellement, la commission approuve la nouvelle solution technique (encorbellement sans jambes de force dans le lit mineur) adoptée par la CAGB. Elle considère que l'ouvrage ainsi réalisé n'aura pas d'incidence sur l'écoulement des crues de la rivière.

La commission souhaite néanmoins que les ancrages et la stabilité de l'ouvrage fassent l'objet d'une attention particulière de la part de la CAGB.

3.6 – OBSERVATION DE MADAME EYMIN.

Elle figure au registre DUP de la mairie de Besançon sous la référence M1.

3.6.1 Synthèse de l'observation.

Mme Eymin stigmatise « *la disparition du pont romain tel qu'on peut l'admirer actuellement* ».

3.6.2 Eléments du dossier et réponse du maître d'ouvrage.

Un dossier de conservation des vestiges archéologiques a été déposé à la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) qui a établi des prescriptions archéologiques. La réalisation des culées du nouveau pont préservera les vestiges du pont romain.

3.6.3 Commentaires de la commission d'enquête.

La commission d'enquête estime que l'on ne pourra pas moins admirer dans l'avenir le pont romain qu'on ne peut le faire aujourd'hui : il n'en reste à ce jour que des vestiges et le pont Battant a été construit au 20^{ème} siècle. Par contre les dispositions ont été prises pour que ces « vestiges » soient conservés et visibles, après réalisation des culées du nouvel ouvrage. La DRAC est compétente, et vigilante, pour faire respecter le patrimoine, notamment archéologique.

3.7 – OBSERVATION DE MADAME ROUGET.

Elle figure dans la lettre n° 8 du courrier reçu au Grand Besançon

3.7.1 Synthèse de l'observation.

Mme Rouget s'inquiète des « *coûts de remise en service du tramway à alimentation électrique* » en cas de crue importante du Doubs.

3.7.2 Eléments du dossier et réponse du maître d'ouvrage.

Des dispositifs d'alerte, prévus par le règlement de sécurité, permettront, lors de la montée des eaux, d'adapter le service à la situation constatée, par le biais d'un service partiel décidé par le poste de contrôle centralisé (PCC) où seront concentrées toutes les informations.

Aucun équipement sensible, notamment les sous-stations électriques, n'est en zone inondable.

Le nettoyage de la plateforme est la seule dépense de remise en état après une crue.

3.7.3 Commentaires de la commission d'enquête.

L'alimentation du tramway en énergie électrique est assurée par une ligne aérienne de contact (LAC), hors d'atteinte des crues, le courant de retour transitant par les rails, que le sol soit inondé ou non. Pour le reste, les explications de la CAGB sont satisfaisantes.

Après une crue, les dépenses de remise en état de la plateforme, utilisant les rues existantes, ne seront que très peu différentes de ce qu'elles sont actuellement, étant en outre précisé que seules les crues très importantes inondent cette plateforme.

3.8 – OBSERVATION DE MADAME DESGRANCHAMPS.

Elle figure dans lettre n° 8 du courrier reçu en Préfecture.

3.8.1 Synthèse de l'observation.

Mme Desgranchamps pose le problème de la prise en compte des zones inondables de Chamars et de la Place de la Révolution.

3.8.2 Eléments du dossier et réponse du maître d'ouvrage.

Les zones inondables, de même que les dispositions du PPRI, ont été prises en compte à tous les stades des études : le bilan remblais-déblais dans ces zones sera neutre et le PPRI ne sera pas impacté. Le PCC sera en mesure d'assurer l'exploitation adaptée du tramway et l'information des voyageurs en cas de crue.

3.8.3 Commentaires de la commission d'enquête.

La commission précise que les travaux du tramway n'aggraveront pas les zones inondables et que, selon l'étude de la SOGREAH citée ci-avant, le niveau des crues centennales dans les secteurs inondables de la boucle sera abaissé de 12 à 14 centimètre, situation plus favorable que celle existant actuellement.

3.9 – QUESTIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE.

3.9.1 Le pont Battant.

3.9.1.1 Question de la commission d'enquête.

Le problème des cotes de la sous-poutre a été traité en 3.1 – observation de M. Cherdrong.

Pour le reste de la question :

- Quelles sont les raisons d'ordre technique interdisant de construire un pont hors d'eau ?
- Justification de l'abaissement du niveau des eaux de 14 ou 12 cm en amont du pont pour la crue de référence ?

3.9.1.2 Réponse du maître d'ouvrage.

1 Les niveaux existant sur les deux rives (Place Joffroy d'Abbans et rue des boucheries) doivent être conservés en raison des nécessités de raccordement des voiries adjacentes ou proches qui ne peuvent pas accepter de dénivellation supplémentaire. Le profil en long du pont doit être le plus plat possible afin de respecter les contraintes géométriques d'une voie de tramway.

2 Voir la réponse relative aux cotes de l'ouvrage.

3.9.1.3 Commentaires de la commission d'enquête.

La commission comprend et accepte les explications de la CAGB, d'autant que le niveau des crues sera abaissé, d'une dizaine de centimètres pour les crues centennales.

3.9.2 Travaux d'injection sur les quais.

3.9.2.1 Question de la commission d'enquête.

Le maître d'ouvrage déclarant qu'il prendra « toutes les précautions », la commission d'enquête a souhaité connaître la consistance des précautions à prendre lors des travaux d'injection sur le quai Veil Picard pour éviter les pollutions et les nuisances.

3.9.2.2 Réponse du maître d'ouvrage.

La solution décrite dans le dossier pour conforter le mur de quai (tirants et injections de béton) est abandonnée au profit de pieux tubés à la verticale du quai et ancrés dans la roche, éliminant les risques de pollution.

3.9.2.3 Commentaires de la commission d'enquête.

La commission reconnaît le caractère positif des modifications décidées par le maître d'ouvrage depuis la rédaction du dossier soumis à l'enquête et approuve ces dispositions.

3.9.3 Définition des périodes de crues.

3.9.3.1 Question de la commission d'enquête.

La commission a demandé à connaître la définition de la période ou des périodes de crue.

3.9.3.2 Réponse du maître d'ouvrage.

En pièce jointe au « mémoire en réponse », un tableau de synthèse donne les débits moyens du Doubs selon les mois de l'année, un autre fournit la répartition mensuelle des crues maximales annuelles (document B de l'annexe 2).

3.9.3.3 Commentaires de la commission d'enquête.

Le rapprochement de ces deux tableaux montre que la période la plus favorable aux travaux dans ou à proximité du lit mineur de la rivière s'étend de mai à octobre. La CAGB devra tenir compte de cette période dans le planning des travaux et lors de la rédaction des cahiers des charges des marchés à intervenir.

3.9.4 Capacité des ouvrages.

3.9.4.1 Question de la commission d'enquête.

La commission souhaite connaître l'occurrence de mise en charge du nouveau pont Battant.

3.9.4.2 Réponse du maître d'ouvrage.

Une erreur figure au § 4-3-2-1 du dossier : en réalité seules les béquilles du pont Battant actuel sont atteintes par les crues à partir d'une occurrence de 5 ans pour un débit de 1040 m³/s. L'ensemble de l'ouvrage est en charge totale pour la crue centennale.

Le futur pont sera en charge à partir d'une occurrence de 25 ans pour un débit de 1430 m³/s.

3.9.4.3 Commentaires de la commission d'enquête.

La commission prend note de ces précisions et rectifications. Elle souligne à nouveau l'importance du profil du futur pont et recommande à la CAGB la plus grande vigilance pour le respect d'un profil adéquat lors de la définition du futur pont Battant.

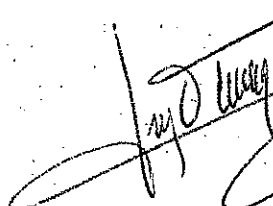
3.9.4 Demande d'un document.

La CAGB, conformément à la dernière demande formulée par la commission, a remis « l'étude d'impact hydraulique sur les écoulements du Doubs », établie par SOGREAH en septembre 2010.

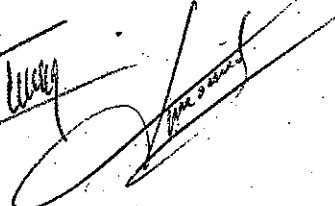
A Besançon, le 31 mars 2011

La commission d'enquête

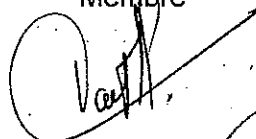
J. M. OLIVIER
Président



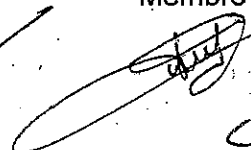
J. SIMONNOT
Membre



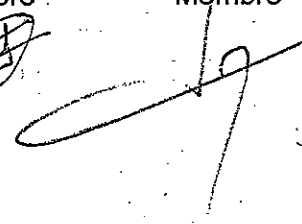
G. LAITHIER
Membre



R. DUCRET
Membre



M. DYON
Membre



Préfecture du Doubs

31 MARS 2011

Arrivée DRCT BREEP