

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU GRAND BESANÇON

.....

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

.....

ENQUETE PUBLIQUE

**PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE ET
A LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME**

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

Préfecture du Doubs

31 MARS 2011

Arrivée DRCT BREEP

.....

**CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE
SUR LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET**

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 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 sur 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. (Présent document)

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).

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

CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La Communauté d'Agglomération du Grand Besançon (CAGB), connue aussi sous l'appellation, qui détient, selon ses statuts, la compétence « organisation des transports urbains » est devenue en 2001 « Autorité Organisatrice des Transports Urbains » (AOTU) dans l'aire de sa compétence. Elle valide les deux « Plans de Déplacements Urbains » (PDU) de la Ville de Besançon et du Syndicat Mixte des Transports du Grand Besançon qui parmi les objectifs majeurs prévoient de favoriser un développement urbain harmonieux en synergie avec la création de Transports en Commun en Site Propre (TCSP).

La commission d'enquête constate que l'objectif de créer « un réseau de transports urbains renouvelé s'appuyant sur une structure d'axes prioritaires essentiellement en site propre empruntés par un matériel en pleine mutation, à terme tram sur pneus » figure déjà en 1999 sur ces documents. A l'ouest, il est envisagé un tram sur pneus circulant sur l'axe CHU Minjoz, Planoise, Mitterrand, Malcombe, Saint Jacques. A l'est sont projetés des bus en site propre passant par le chemin du Vernois.

En vue de la révision de son PDU, le Grand Besançon fait réaliser en 2004-2005 les premières études d'opportunité de la mise en place d'un Transport en Commun en Site Propre. Le 8 juillet 2005, le Conseil Communautaire acte les résultats de ces études et adopte le 16 décembre de la même année un « Schéma Directeur TCSP » à l'horizon de dix à douze ans, conforme aux orientations des PDU, cohérent avec le Schéma Directeur de la CAGB et comportant notamment une liaison entre l'Ouest bisontin (Hauts-de-Chazal – Planoise) et l'Est de la ville (Palente – Chalezeule) passant par le centre-ville (la « Boucle » du Doubs) et desservant la gare SNCF Viotte avec un matériel à forte capacité.

Les études de faisabilité de cet équipement poursuivies en 2006 et 2007 permettent de préciser les conditions d'insertion de la ligne est-ouest et d'effectuer une première estimation du coût du projet. La possibilité d'un transport en commun en site propre avec des bus à haute qualité de service a bien évidemment fait partie des études et des comparaisons avant décision. Ce mode de transport offre des capacités moindres et il se heurte à une insertion difficile dans certaines rues étroites de la ville. Le coût global n'est pas significativement plus bas car les matériels possèdent une durée de vie beaucoup plus courte; de plus le tramway avec des versions optimisées autorise des économies d'échelle. Des expertises complémentaires sont menées courant 2008, mettent en évidence l'intérêt d'un tramway pour répondre à la fréquentation estimée. La capacité d'un tramway est de 50 000 voyages par jour contre 30 000 pour un bus à haut niveau de service (BHNS).

Du 29 septembre au 18 décembre 2008, la CAGB organise une concertation au titre de l'article L 300-2-c du code de l'urbanisme sur le projet de cette ligne offrant deux variantes à l'Est et trois pour la desserte de la Boucle. Le bilan de cette procédure dressé par la collectivité fait apparaître une adhésion au projet avec une préférence pour un tracé passant par la Boucle et le quartier de Palente-Orchamps. Le tracé par la rue Nicolas Nicole et la rue des Cras figuré sur les plans peut se décliner en plusieurs sous variantes. Le 18 Décembre 2008, les élus du Grand Besançon votent le projet de référence portant sur la réalisation d'une première ligne de tramway avec un tracé de 14 km passant par la Boucle et le quartier de Palente-Orchamps. Ils décident de faire un saut qualitatif en retenant comme mode de transport le tramway en site propre.

Sur la base des résultats de la concertation, les études, poursuivies en liaison avec les Services de l'Etat et différents partenaires, ont abouti au dépôt en Préfecture, le 29 juillet 2009, d'un dossier d'enquête publique sur la base du tracé validé. Le projet reçoit un « avis environnemental architectural » défavorable de la Préfecture, Autorité Environnementale

compétente, en raison des risques d'altération de la spécificité des espaces urbains du centre ville historique par notamment la présence de rails, la multiplication du mobilier urbain, les effets de toiles d'araignées des aménagements aériens d'alimentation du tramway et leurs ancrages sur des façades protégées au titre des monuments historiques.

La CAGB a décidé par délibération du 21 décembre 2009 de reprendre les études, en concertation avec les Services de l'Etat, pour vérifier puis valider la pertinence technique et financière d'un tracé passant par les quais, le pont Battant et le pont de la République. Ce second projet est adopté par le Conseil Communautaire le 30 juin 2010. Il reprend le tracé initial mais en adoptant pour la Boucle le passage par le quai Veil Picard, le pont Battant, la place de la Révolution et le pont de la République et maintenant à l'est la variante rue Nicolas Nicole et rue des Cras. Ce tracé initial et les deux variantes retenues ont été présentés à la concertation fin 2008. Il s'agit de solutions alternatives parfaitement valables qui n'avaient pas été préférées lors de la concertation.

La commission d'enquête constate que le projet issu de longues études et de diverses procédures s'inscrit dans le cadre plus vaste de l'organisation des transports au niveau de la communauté d'agglomération et dans le cadre de l'urbanisme à l'échelle du futur Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT). Au cours des enquêtes publiques d'élaboration des PDU et de la concertation au titre de l'article L 300-2-c, le public a pu se prononcer sur les principes généraux ayant conduit à l'élaboration de ce projet, notamment le choix du mode de transport. Le projet d'un tramway, sur pneumatique puis sur roues métalliques, a été clairement inscrit dans le programme de l'équipe municipale en place lors des deux dernières élections.

Ce projet comprend une liaison entre les Hauts de Chazal et Chalezeule 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 (Hauts de Chazal et Marnières) mais également à Ile-de-France et Fort Benoît. Les usagers du tram bénéficieront également de l'agrandissement du parc relais de Micropolis et de celui envisagé gare Viotte.

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.

Un centre de maintenance sera aménagé sur les « Hauts de Chazal » pour remiser et assurer l'entretien des matériels roulants et des installations fixes. Dans le cadre du regroupement des deux dépôts de bus, le centre de maintenance accueillera également le stationnement de 30 bus. La réalisation de ce dépôt fera éventuellement l'objet de procédures particulières.

Le tramway est un mode de transport apparu aux Etats-Unis durant la première moitié du 19^e siècle. D'abord à traction animale, puis à la vapeur et enfin électrique, le tramway se développa en Amérique du Nord et dans les grandes métropoles européennes. Le tramway a connu un essor considérable du début du 20^e siècle jusque dans la période de l'entre-deux-guerres : c'est alors le principal moyen de transport dans les grandes villes du monde.

Le développement de la voiture particulière après la seconde guerre mondiale entraîne dans certaines villes la disparition rapide du tramway. Les pouvoirs publics investissent alors dans la mise en place de réseaux d'autobus et dans des infrastructures routières et autoroutières

destinées à une automobile perçue comme la marque du progrès. Georges Pompidou déclarait en 1971 que « *la ville doit s'adapter à la voiture* ». Cela a pu donner le sentiment que le tramway comme mode de transport était dépassé, obsolète, « *à ranger dans les musées* ».

D'autres pays par contre conservent des réseaux importants qu'ils modernisent au fur et à mesure de l'évolution des techniques et des matériaux, contribuant ainsi à en faire un mode de transport moderne offrant confort et régularité. C'est le cas notamment de l'Allemagne, de l'Autriche, des Pays-Bas, de l'Italie, de la Suisse, du Portugal et du Japon. En France seules Lille, Marseille et Saint Etienne conservent quelques lignes de tramway.

La crise pétrolière des années 1970 et les problèmes de circulation et de stationnement entraînent un changement des politiques de déplacement urbain. Le « tout voiture » cède peu à peu la place à une politique orientée vers le développement des transports collectifs et des modes doux de déplacement. En 1975, l'Etat lance un concours pour définir le futur tramway standard pour huit villes de France. Les résultats sont mitigés et ce n'est qu'en 1985 que Nantes inaugure le premier tramway moderne. Trois ans plus tard Grenoble inaugure son tramway comportant une innovation majeure, le plancher bas sur toute la rame.

Le développement des réseaux de transports collectifs en site propre, urbains et périurbains, constitue une priorité pour l'Etat. Dans le cadre du Grenelle de l'environnement, l'Etat s'est engagé à multiplier par 5 en 15 ans le réseau de transport collectif en site propre hors Ile-de-France soit 1500 kilomètres de plus. C'est une mesure phare du Grenelle de l'Environnement. Les projets répondront aux trois grands piliers du développement durable :

- environnemental avec l'amélioration de la qualité de l'air grâce à la réduction des émissions de gaz à effet de serre;
- les déplacements seront facilités : plus confortables, plus fiables, plus simples;
- économique avec le soutien au secteur des transports.

Le 9 février 2011, Mme la ministre Nathalie Kosciusko-Morizet a proclamé les résultats du deuxième appel à projets de transports collectifs en site propre. Elle déclare à cette occasion que le partenariat entre l'Etat et les collectivités territoriales a permis de faire émerger des projets à la fois ambitieux au regard du dispositif du Grenelle et parfaitement adaptés aux réalités de terrain. L'ensemble des projets a fait l'objet d'une analyse partagée par les services du ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement, et le centre d'études sur les réseaux de transport et l'urbanisme (CERTU). Les projets ont également été soumis à l'expertise du groupement des autorités responsables de transport (GART), du ministère du budget et de l'Ademe. Le projet du Grand Besançon a été retenu dans la liste des projets de tramway et doit à ce titre bénéficier d'une subvention de l'Etat d'un montant de 30,56 M€. La commission d'enquête considère qu'il s'agit là d'une reconnaissance par les autorités gouvernementales de la qualité et de la crédibilité technique et financière du projet.

Pendant la durée de l'enquête, de nombreuses personnes ont déclaré que le tramway n'était pas adapté aux villes d'importance moyenne comme Besançon. De nombreux intervenants comparent la population de Besançon à celle de Dijon pour justifier leur opposition au projet. La commission d'enquête constate que parmi les projets de tramway retenus au titre du second appel à projets, plusieurs concernent des communautés d'agglomérations d'importance moyenne comme Béthune (230 000 habitants), Avignon (180 000 habitants), Aubagne (102 000 habitants) et Annemasse (75 000 habitants). L'histoire des moyens de transports montre que les équipements nouveaux se développent dans un premier temps dans les métropoles, puis se vulgarisent et deviennent au fil du temps à la portée de villes

moins importantes. L'apparition d'une offre de rames courtes comme celles retenues par la CAGB va favoriser l'essor du tramway dans beaucoup de villes de France.

Les membres de la commission estiment que l'utilité d'un moyen de transport ne s'apprécie pas par rapport à l'importance de l'agglomération mais qu'il est nécessaire de considérer plutôt le potentiel d'usagers que l'on peut trouver dans une bande d'étude de 500 mètres de part et d'autre du tracé. Il importe d'y recenser les bassins d'emplois, les zones de logements et les établissements d'enseignement.

Compte tenu de leur dispersion dans l'agglomération, nous avons le sentiment que le tracé du projet avoisine au mieux les divers gisements de personnes à transporter qu'il s'agisse :

- des facultés médicales et de l'urbanisation en cours aux « Hauts de Chazal »,
- du complexe hospitalier Jean Minjot avec le personnel de santé, de soins et d'entretien, les patients, les consultants externes et les visiteurs,
- des établissements d'enseignement secondaire, les commerces et les habitants du quartier de « Planoise »,
- du parc des expositions « Micropolis »,
- de la population dense du quartier Brûlard avec les constructions à venir sur les terrains militaires concédés,
- du pôle administratif (Préfecture, Finances publiques, Conseil général, Mairie,) et le pôle de l'Éducation nationale (lycée Pasteur, collège Victor Hugo)
- de la place de la Révolution, ex-place du Marché base de départ du centre ville commercial et du secteur tertiaire, plus précisément banques, assurances et médecins libéraux,
- des lycées privés Saint Joseph et Saint Paul, sans omettre le cimetière des Chaprais,
- du futur éco-quartier dit « des Vaîtes » et le quartier populaire des « Orchamps »,
- du lycée Pergaud,
- de la zone commerciale en développement des « Marnières ».

On dénombre dans la bande d'étude : 70 000 habitants, 26 000 emplois et 15 000 scolaires ou étudiants soit un potentiel ramené au kilomètre de 7 400 usagers, pour Dijon ce potentiel est un petit peu plus élevé : 7 900 usagers au km. Le constat de ce faible écart nous confirme bien que l'importance de la ville n'est pas un facteur essentiel à l'appréciation de l'utilité du projet. La commission d'enquête estime que le tracé retenu permet de desservir un maximum d'usagers.

Au cours de l'enquête publique, de nombreuses personnes ont souhaité des modifications de tracé ou fait des contre-propositions. Certains demandent que le tramway fasse un détour pour desservir leur quartier. D'autres au contraire proposent un autre tracé pour éviter que le tramway passe devant chez eux. La commission d'enquête estime qu'il n'y a pas lieu de donner suite à ces demandes car le tracé retenu est déjà relativement sinueux par endroit, qu'il permet de desservir les lieux où les potentiels d'usagers sont les plus importants, qu'il s'agit de l'axe est-ouest retenu au schéma directeur des transports collectifs en site propre et qu'il a été présenté à la concertation de 2008 ainsi que les variantes retenues. Il faut prendre

conscience qu'un allongement de l'itinéraire aura une incidence sur l'économie générale du projet tant par le coût de la longueur supplémentaire de voies que par la nécessité d'acquiescer une ou plusieurs rames en complément.

Le reproche d'exclure un passage au pôle universitaire de « La Bouloie » n'est pas, à notre sens, réhibitoire car les centres d'enseignement supérieur sont très étalés à Besançon; de plus une desserte de ce complexe par un transport en commun en site propre fait l'objet d'études et sera être mis en service en 2015 comme le tramway. Le secteur de « la Malcombe » n'est pas un lieu désert eu égard à la fréquentation de ce complexe sportif et le quartier « Brûlard » est appelé à se développer très prochainement, restructuration des anciennes casernes.

Le tramway emprunte un itinéraire desservi actuellement par trois des lignes de bus les plus chargées de l'agglomération. La CAGB a fait le constat d'une diminution de la fréquentation sur ces lignes qu'elle attribue au manque de régularité des bus et à l'allongement des temps de trajet dus aux encombrements aux heures de pointe. Le bilan des réclamations 2010 témoigne également de l'importance de ce critère qui constitue le premier motif de réclamation sur le réseau Ginko. Le choix d'un mode de transport collectif en site propre est à même d'apporter plus de régularité sur les secteurs les plus chargés et de mieux satisfaire les attentes des usagers.

La CAGB estime le trafic attendu entre 40 000 à 50 000 usagers par jour. Cette estimation paraît raisonnable à la commission d'enquête car une importante partie de ce trafic proviendra des anciens usagers des trois lignes citées précédemment. Nous constatons également que cette estimation se situe dans la moyenne de lignes de tram de même longueur : Caen 40.000 usagers/jour, Clermont 57 000 usagers, Lille 32 000 usagers et Le Mans 48 000 usagers.

L'importance du trafic est également un élément majeur du choix du mode de TCSP car la charge en terme de passagers impose le recours à des véhicules de grande capacité d'une longueur supérieure à 18 mètres. Le système choisi doit avoir une capacité suffisante pour écouler la charge attendue à sa mise en service (1 200 voyageurs par heure et par sens), mais également pour répondre à une augmentation ultérieure de la fréquentation. La prise en considération de cette évolution se révèle d'autant plus importante que le nouveau délégataire du service public de transport table sur un accroissement de la fréquentation sur le réseau de 40% avec l'arrivée du tramway. Seuls des systèmes guidés intégralement permettent de répondre à ce niveau de capacité ainsi qu'à son insertion dans les rues plus étroites du centre-ville, les bus de grande longueur ont un grand déport du train arrière dans les virages serrés même s'ils sont articulés.

Les fluctuations des cours des carburants peuvent aussi générer une hausse de fréquentation. La consultation des données statistiques du réseau Ginko révèle une hausse du nombre de voyages de 2,7% en janvier et de 10,5% en février 2011 par rapport à 2010 alors que la fréquentation en décembre était en baisse. On peut y voir sans aucun doute l'effet de la hausse du prix des carburants.

En matière de coûts globaux, les systèmes de bus à haut niveau de service ne sont pas significativement inférieurs au tramway à rames courtes du fait de la nécessité de renforcer les chaussées pour éviter l'orniérage, d'une usure rapide des pneus et surtout d'une durée de vie des matériels roulants moindre (environ la moitié de celle des trams). Les systèmes à propulsion électrique sont deux fois moins émetteurs de gaz à effet de serre sur une période de trente ans mais plus onéreux à cause des installations nécessaires à l'alimentation en énergie électrique.

Pour ces diverses raisons, la commission d'enquête estime que le choix du tramway fer est justifié.

Le tramway est un moyen de transport qui offre un grand confort. Son déplacement sur des rails soudés, les courbes progressives, l'asservissement des accélérations et décélérations, évitent d'être ballotté dans tous les sens ce qui est particulièrement appréciable aux heures d'affluence où des usagers sont debout. Les quais des stations et le plancher bas sur la totalité de la rame sont également des éléments de confort car ils permettent un accès de niveau dans les voitures, particulièrement intéressant pour les personnes à mobilité réduite, pour les personnes âgées, pour les jeunes enfants et pour embarquer une poussette, une valise ou un caddie de courses.

Le tramway est aussi un système de transport plus sûr que le bus. Le rapport sur l'accidentologie des tramways qui analyse les événements déclarés en 2009, publié le 23 décembre 2010 par le Ministère de l'Environnement et du Développement Durable, atteste à partir de données statistiques que le tram est deux fois moins dangereux que le bus, le nombre d'événements aux 10 000 km étant de 0,376 pour le tramway et de 0,741 pour le bus. Les causes de collision sont pour l'essentiel le non respect par les tiers de la signalisation (franchissement de feu rouge, de feux tricolores, de stop, de flèche directionnelle).

La commission d'enquête recommande au maître d'ouvrage d'apporter un maximum d'attention sur le plan de la sécurité pour organiser les traversées de giratoires et les changements de direction suivis d'un franchissement de la voie car ce sont les points les plus accidentogènes du tracé. La commission d'enquête recommande de préférer une régulation par feux tricolores plutôt que par feux rouges. En cas de dysfonctionnement d'un feu tricolore le conducteur de véhicule sait qu'il doit aborder le carrefour avec précaution, alors que si le feu rouge ne s'allume pas à l'arrivée du tram il continue de signifier que la voie est libre.

Il importe également de prévoir une campagne d'information, y compris dans les établissements scolaires, avant la mise en service du tram pour présenter les particularités de la signalisation et pour accoutumer les conducteurs et les piétons aux nouvelles règles à observer. Il serait également judicieux d'entreprendre une action auprès des auto-écoles dès le lancement des travaux.

Le tramway sera sécurisé par un vaste réseau de caméras de surveillance qui bénéficiera de l'installation d'un réseau de fibres optiques lors de la construction de la ligne.

Les lignes aériennes de contact peuvent présenter un danger pour les services de secours lors des interventions dans l'emprise du tramway ou à proximité. Bénéficiant de l'expérience de villes déjà équipées d'un tram, le maître d'ouvrage a prévu des dispositions particulières et l'achat de matériels spécialisés pour permettre des interventions en toute sécurité.

Les services de secours pourront utiliser l'emprise du tramway pour se rendre plus rapidement sur les lieux d'intervention. Cette possibilité sera particulièrement intéressante aux heures d'affluence pour éviter les encombrements.

Les aménagements prévus au niveau des stations, passages piétons, ralentisseurs de vitesse, et déports de la chaussée permettront aux usagers du tram d'accéder aux stations en position centrale en toute sécurité. Ces aménagements permettront aux personnes souhaitant traverser les avenues dans la section ouest de le faire dans de meilleures conditions de sécurité qu'actuellement notamment Avenue François Mitterrand et rue général Brulard.

Le coût du projet s'avère l'un des sujets majoritairement abordés par le public qui dénonce un montant jugé excessif, qui met en doute la sincérité des estimations, qui craint des

dépassements de budget et qui parfois approuve l'estimation présentée. La commission d'enquête a constaté que la comparaison du coût du projet au kilomètre n'est qu'un élément permettant de porter un jugement sur les estimations du coût global des projets. En effet, les coûts de réalisation de l'infrastructure de la ligne, des rames et des équipements ne représentent qu'une partie plus ou moins importante de la dépense totale alors que les autres postes sont très variables : acquisitions foncières parfois largement au-delà de l'emprise nécessaire, travaux de requalification urbaine concernant parfois des quartiers entiers, embellissement de la ville, ouvrages d'art par exemple trois viaducs sur une ligne à Bordeaux ou détournement d'une rivière à Montpellier, traversées de sites prestigieux nécessitant des aménagements et équipements spéciaux par exemple place de la Bourse à Bordeaux ou place Massena à Nice.

A notre demande, le maître d'ouvrage a présenté les mesures d'optimisation financière qu'il a adoptées pour réduire le coût du projet et les estimations poste par poste des économies ainsi réalisées par rapport à un projet comme par exemple celui de Dijon souvent cité par le public (voir le détail de ces estimations dans le courrier du maître d'ouvrage en date du 15 mars 2011 joint en annexe). Chiffrées à 56 M€, les économies résultant de cette optimisation n'ont pas paru anormalement évaluées à la commission d'enquête. Le projet reste basé sur des choix de solutions techniques existantes éprouvées dans d'autres réalisations. Dans ces conditions, le montant de 228 M€ ne paraît pas déraisonnable pour un investissement qui structurera l'agglomération bisontine pour plusieurs décennies et qui va contribuer à limiter les dégradations environnementales dues aux déplacements.

La commission d'enquête a été confortée dans son opinion sur la fiabilité des estimations lorsqu'elle a constaté que d'autres villes ou agglomérations, d'importance sensiblement équivalente à Besançon, ont été retenues pour la participation de l'Etat au financement d'un tramway à l'occasion du « deuxième appel à projets » dans le cadre du « Grenelle de l'Environnement ». Les prix de revient au kilomètre des projets de certaines villes sont du même ordre de grandeur que le projet de la CAGB.

- Béthune : montant du projet de 269 M€ pour 16,9 km, soit 15,91 M€/km.
- Aubagne : montant du projet de 113 M€ pour 7 km, soit 16,24 M€/km.

Ces exemples de l'engagement et de la participation de l'Etat confirment que l'agglomération de Besançon est de taille suffisante pour se doter d'un tramway et que le coût au kilomètre, résultat de l'optimisation du projet, est maintenant obtenu également par d'autres collectivités.

Les dispositions budgétaires prises par la CAGB pour contrôler et maîtriser les dépenses et éviter des dérives pénalisantes sont classiques en la matière : l'expérience acquise dans différentes collectivités montre leur efficacité et aucune réserve fondée ne peut être formulée à cet égard. Elles fourniront aux autorités de contrôle, par exemple la Cour Régionale des Comptes, les éléments d'appréciation de la régularité des opérations comptables.

Les subventions accordées tant par l'Etat que par la Communauté Européenne (FEDER) sont d'ailleurs le signe d'une perception positive du projet par des partenaires qui ne s'associent pas par nature à des opérations qu'ils jugeraient inconséquentes.

En ce qui concerne le financement, la commission d'enquête considère que le Versement Transport, après les majorations intervenues, couvrira et au-delà le remboursement de l'emprunt et qu'ainsi le financement du complément non gagé est assuré. Les capacités d'investissement de la CAGB ne devraient pas être réduites dans les prochaines années ce qui permettra de financer d'autres projets : la réalisation d'un TCSP entre Viotte et La Bouloie, l'aménagement du dépôt de bus de Planoise et l'offre ferroviaire Nord. Le tramway ne mobilisera aucune augmentation des impôts locaux (taxe d'habitation et taxe foncière) ou du Versement Transport qui est au taux maximal autorisé par la loi. La majoration du

Versement Transport ne semble pas avoir eu et n'aura pas d'effet dissuasif car de plus en plus de villes voisines le pratiquent.

La commission d'enquête a remarqué que le public a souvent confondu ou fait l'amalgame entre la ville de Besançon et le Grand Besançon. Elle précise que ces deux collectivités ont des budgets parfaitement indépendants, sans aucun lien l'un avec l'autre, et que, en ce qui concerne la CAGB, le budget « transports collectifs » est un budget annexe au budget général, sans autre communication possible qu'une éventuelle subvention d'équilibre votée par le Conseil communautaire. Un « pacte de stabilité » a été signé au sein de la CAGB pour maintenir la subvention d'équilibre à un niveau quasi-stable sur le moyen et le long terme.

La durée de l'emprunt (35 ans) est certes importante mais adaptée à la nature de l'investissement réalisé dont la durée de vie est estimée à 50 ans. La commission ne considère pas cette durée comme exagérée, ni exorbitante.

Si le tramway s'inscrit dans le cadre du PDU, il n'en a pas moins ses propres effets sur les déplacements, qui doivent être examinés. Le maître d'ouvrage a confié à EGIS Mobilité l'étude d'évolution de la circulation routière à l'horizon 2015 avec et sans le tramway. L'étude intègre tous les projets routiers issus des PDU portés par les différents maîtres d'ouvrages qui devraient être achevés en 2014. Ces projets faciliteront les reports de circulation :

- Réaménagement à 2x2 voies de la RN57 entre l'A36 et Devecey.
- Réalisation de la voie des Mercureaux à 2x2 voies.
- Réalisation d'une liaison à 2x2 voies entre la Gare TGV et la RD57.
- Mise à 2 voies de l'entrée Est, entre Palente et le Centre Commercial des Marnières.
- Réaménagement à double sens et prolongement du boulevard Diderot jusqu'à la rue de Chalezeule.
- Requalification et réorganisation du plan de circulation sur l'avenue de la Paix et l'avenue E. Faure dans le cadre du projet de TCSP entre La Bouloie et Viotte.

La commission d'enquête regrette que le projet de contournement Nord-est soit abandonné ce qui peut être préjudiciable à une bonne organisation des transports dans l'agglomération. Cet aménagement aurait favorisé les reports sur le contournement Nord-Ouest de Besançon.

Le maître d'ouvrage présente les résultats de ces études dans son dossier. La commission d'enquête regrette qu'aucun nom de rue ne figure sur les représentations schématiques du réseau issues de la modélisation, que la légende ne précise pas que les valeurs portées sur les voies représentent seulement les variations estimées et que beaucoup de ces valeurs sont peu lisibles. Il est très difficile pour une personne non avertie de s'y retrouver ce qui est regrettable car les personnes souhaitent en premier lieu savoir ce qu'il advient pour leur rue. La commission d'enquête estime qu'il était nécessaire, pour une bonne information du public, d'indiquer sur ces plans les valeurs totales des flux après réalisation du tramway.

Le maître d'ouvrage expose ensuite les résultats du recensement des points durs et des points de congestion déterminés par comparaison avec les capacités des infrastructures à l'horizon 2015. Il énonce les solutions retenues pour faciliter l'écoulement des flux au niveau des points durs : aménagements de carrefour, création de voies supplémentaires, mise en place de signalisation et modification de sens de circulation.

Le maître d'ouvrage présente ensuite de manière séquentielle la situation au fil de l'eau, la situation avec le tramway, le plan de circulation local, le stationnement et les liaisons douces. Dans cette analyse le maître d'ouvrage a bien étudié les impacts du tramway sur la circulation automobile et exposé les solutions permettant d'y faire face. Il est évident que les incidences du projet seront individuellement importantes car il faudra modifier de longues habitudes.

La commission d'enquête estime que les reports en cascade de circulation rendus nécessaires par la réduction de capacité de certaines voies empruntées par le tramway sont

bien pris en charge, comme le prévoit le PDU, par le réseau de l'agglomération qui présente des réserves de capacité (le grand contournement bientôt complété par la voie des Mercureaux, les boulevards Kennedy/Blum, la rocade du centre ville). La commission d'enquête estime que la réalisation de la première ligne de tramway conjuguée avec la réduction du stationnement en ville auront pour effet de modifier le partage de l'espace au profit des transports collectifs en réduisant l'usage de la voiture particulière, objectif tant du PDU que du Grenelle de l'Environnement.

Plusieurs personnes ont affirmé que le PDU aurait du être modifié du fait de l'implantation du tramway. Dans l'esprit de la loi c'est le projet de tramway, comme c'est à notre avis le cas, qui doit être compatible avec le PDU et non l'inverse.

Le plan des déplacements urbains de l'agglomération a largement dépassé son délai de validité, à notre avis il devient urgent d'en élaborer un nouveau. Il devra non seulement prendre en considération la mise en service du tramway mais également les évolutions des infrastructures routières et des divers modes de déplacements, la nouvelle distribution des places de stationnement, l'évolution et les projections en matière d'urbanisme, les propositions du nouveau délégataire de service public de transport,...

Depuis 2001, le PDU ne relève plus que de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon. En 2005, l'agence d'urbanisme (AUDAB), a réalisé une évaluation des deux anciens PDU, cette évaluation devait servir de pré-diagnostic au nouveau plan. En 2006, les services de l'Etat ont considéré qu'en l'absence de cohérence de périmètres entre les deux PDU et celui du Périmètre de Transports Urbains (PTU) de la Syndicat Mixte des Transports du Grand Besançon, ce n'était pas une révision du PDU, qu'il s'agissait de mettre en œuvre mais l'élaboration d'un nouveau PDU. A ce jour toutes les tentatives de validation des scénarios ont été vaines. Il conviendra lors de l'établissement du nouveau PDU de reprendre en compte les objectifs assignés de diminution du trafic automobile et de réglementation du stationnement déjà présents dans ces deux documents d'orientations.

La partie de l'étude d'impact consacrée à la période de travaux et aux moyens d'en réduire les inconvénients, montre que la question a été analysée par le maître d'ouvrage et qu'il a conscience des difficultés qu'elle représentera pour la population des voies affectées. En matière de circulation générale on passera progressivement de la situation actuelle à la situation future évoquée ci avant. Le maître d'ouvrage a prévu de mettre en œuvre, à l'exemple d'autres villes, un ensemble de mesures ayant fait leurs preuves : une politique de communication multi supports efficace, une signalisation d'itinéraires recommandés, la désignation de personnes ressources sur le terrain.

Par contre, à notre avis les impacts seront beaucoup plus importants pour les résidents des voies où le tramway est en site mixte, la circulation automobile pourra être coupée pendant des périodes plus ou moins longues. C'est en ces lieux surtout que l'action des médiateurs ou agents de proximité devra être permanente. La commission d'enquête considère que pour importantes qu'elles soient, ces difficultés n'ont qu'un caractère temporaire.

L'impact du projet de tramway sur la capacité globale de stationnement de l'agglomération de Besançon sera limité mais il n'en est pas de même si l'on considère la répartition de l'offre de stationnement sur l'agglomération, qui elle est fortement modifiée. Pour les besoins de l'insertion du tramway sur le réseau routier bisontin, il sera nécessaire de supprimer environ 850 places de stationnement sur l'emprise du tramway et parallèlement 850 places seront créées dans les parkings relais. Enfin, un projet de parking sur la rue d'Arènes au centre ville est en cours de réflexion visant la création de 250 places. Il restera malgré tout une offre conséquente dans le centre-ville : Chamars, Mairie, Remparts, saint Paul et les Glacis dont certains sont gratuits.

La commission d'enquête est d'avis que la réduction du nombre de places de stationnement au centre ville, combinée à l'extension de la zone payante prévue dans le cadre de la politique de stationnement provoquera un report des usagers vers l'offre de périphérie (parcs-relais). La commission d'enquête apprécie la répartition de ces parkings relais non seulement en terminus comme c'est souvent le cas mais aussi dans le tissu urbain à proximité d'axes de pénétration ou de contournement : Ile de France, Micropolis, gare Viotte et Fort Benoit. Les tarifs de stationnement devront être incitatifs et très inférieurs aux coûts de stationnement en ville. Cette évolution permettra de réduire le trafic d'accès au centre ville et ainsi d'y améliorer les conditions de circulation, notamment aux heures de pointe.

A notre avis, cette évolution s'inscrit dans les orientations du P.D.U. de la CAGB et de la politique de stationnement menée par la Ville. Comme le souligne dans son avis le Préfet de région (Autorité environnementale), la politique d'accompagnement en matière de réduction de l'offre globale de stationnement est un facteur important pour une bonne efficacité du TCSP.

La commission apprécie l'engagement de la CAGB de créer des parkings à proximité de certaines stations mais estime que cette perspective est actuellement encore trop floue. Elle recommande à la CAGB de poursuivre ses études pour parvenir à une solution satisfaisante lors de la mise en service du tramway.

La commission d'enquête constate que les entrées charretières des propriétés privées sont peu affectées par le projet, sur environ 200, seule une dizaine sera supprimée mais autant de nouveaux seront créés. Les immeubles concernés conserveront donc tous à la mise en service du tramway un accès pour les véhicules. Elle demande au Maître d'ouvrage de multiplier tant que faire se peut les emplacements dits « déposé-minute » et « emplacements livraisons » afin de permettre, en cas de nécessité, une approche du domicile avec un véhicule. Nous constatons cependant que la largeur disponible entre le tramway et les propriétés riveraines fluctue entre 2 et 3 mètres ce qui permet, à notre sens, un bref arrêt pour prendre en charge une personne à mobilité réduite, charger des bagages ou effectuer une petite livraison.

Pendant les travaux, les accès riverains donnant sur des voies où le tramway est en site mixte, pourront être impraticables pendant des périodes plus ou moins longues. Sans nier l'importance des inconvénients que pourront ressentir les riverains pendant ces périodes la commission d'enquête prend acte qu'ils ne sont que temporaires. Nous souhaitons que le Maître d'ouvrage manifeste initiative et ingéniosité afin de rendre ces restrictions vivables notamment pour les déménagements. La commission d'enquête recommande de mobiliser les médiateurs ou agents de proximité pour régler avec efficacité ces situations.

Le dossier mis à l'enquête expose les principes de la réorganisation du réseau GINKO, comportant notamment une hiérarchisation du réseau, des objectifs de cadencement pour chaque type de ligne, la recherche d'itinéraires optimisés pour les lignes périurbaines, le maintien d'une liaison directe avec le centre ville pour les quartiers non desservis par le tramway, une connexion efficace à la gare Viotte et le pôle d'échange de Témis, une diminution du nombre de bus dans la Boucle et un service de nuit et de week-end. Il a également souhaité ne pas bouleverser fondamentalement le réseau actuel.

La CAGB présente dans le dossier les résultats des études de restructuration à l'horizon 2015 réalisées par CITEC sous forme de trois plans (service de jour, service de nuit et de week-end, détails pour la Boucle). La réorganisation du réseau Ginko en dehors de la suppression des lignes de bus sur l'axe est-ouest par le centre ville qui seront remplacées par le tramway et de la réduction de pratiquement la moitié du trafic bus dans la Boucle (coupures des lignes 3 et 4), n'entraîne que peu de modifications puisque la plupart des lignes du futur réseau existent actuellement. Les enjeux et les objectifs affirmés de la

réorganisation du réseau GINKO attestent de cette volonté de qualité de l'intermodalité et de l'équité de l'offre de transport sur le périmètre de la CAGB. Le choix d'un tramway avec des voies à l'écartement du réseau de RFF ne ferme pas la porte aux possibilités de réaliser une ligne de tram/train.

Il ne s'agit cependant que d'hypothèses de travail qui seront affinées en fonction de la connaissance des besoins des usagers par le nouveau délégataire de service public et de ses propositions. A l'époque de la rédaction de son dossier, la CAGB n'avait pas encore choisi son nouveau délégataire de service public de transport.

La commission conçoit que des intervenants puissent regretter le peu d'informations contenues dans le dossier sur les modalités de réorganisation du réseau car ce sujet n'occupe que trois pages dans l'étude d'impact. Elle note cependant que si le public reproche l'absence de plan de réorganisation du réseau Ginko, il relève également des erreurs sur ces plans.

L'analyse des observations sur ce thème permet de constater une égalité entre les intervenants favorables au projet mis à l'enquête ou avec quelques améliorations et ceux qui ne se prononcent pas mais font des suggestions d'aménagements du réseau GINKO. L'appréciation sur le fonctionnement du réseau actuel qualifié souvent par les opposants au projet « *d'un des meilleurs de France* » est sous jacente, aucune observation ne propose une refonte totale du réseau, seules des améliorations ou modifications de lignes sont évoquées

Nous ne contestons nullement la qualité du service offert par le réseau Ginko, dense et bien structuré, très souvent vantée par les intervenants. Cependant, notamment au centre ville, il génère des nuisances sonores importantes et attente à la qualité de l'air. L'apparition de la ligne tramway n'entraînera nullement une dégradation des transports en commun comme certains l'affirment. La complémentarité tramway/autobus bien managée et organisée est de nature à améliorer la qualité du service et la fréquentation. La commission d'enquête remarque à ce propos que les trois entreprises soumissionnaires à l'appel d'offres lancé pour la délégation de service public de transport ont estimé que la mise en service du tramway aurait une incidence favorable sur la fréquentation de l'ensemble du réseau Ginko.

Il est indéniable que si un des objectifs de la collectivité est de promouvoir avec le tramway un mode de transport alternatif à la voiture particulière, la CAGB n'en a pas moins mis l'accent sur les modes doux.

Les cyclistes accueillent favorablement le projet qui va augmenter de manière significative le linéaire de voie cyclable, la continuité des liaisons cyclistes sur le corridor tramway est programmée par pistes et bandes cyclables, un ou deux projets de voie verte, des emprunts de la voie TCSP sur les segments où la circulation auto sera interdite, des circulations directement intégrées au trafic ou dans des zones dites apaisées. La commission d'enquête recommande à la CAGB d'apporter une attention particulière aux propositions intéressantes faites par l'Association Vélo Besançon (AVB).

La commission d'enquête recommande de favoriser l'intermodalité en étudiant la mise en place de stations « Vélocité » et d'arceaux pour vélos à proximité des stations du tramway.

Le tramway ne réduira pas les voies réservées aux piétons. Les aménagements permettront d'offrir de nouvelles conditions de circulation du fait de la réduction du trafic automobile réservé à la déserte des riverains, création de zone apaisée. La promenade en encorbellement du quai Veil Picard constitue un aménagement piétonnier particulier, c'est en fait un nouvel espace public équipé de bancs.

Les nuisances pour lesquelles les intervenants ont exposé leurs craintes sont majoritairement liées aux bruits et aux vibrations, la qualité de l'air étant peu évoquée.

Concernant les bruits et la pollution de l'air, la commission constate que les résultats des études figurant dans le dossier ne conduisent qu'exceptionnellement à des mesures correctives. Le maître d'ouvrage devra procéder à des campagnes de mesures pour vérifier les niveaux réellement atteints après la mise en service du tramway. Ces mesures ne devront pas se limiter aux voies empruntées par le tramway mais être étendues à celles supportant des reports de trafic.

La commission d'enquête regrette que les résultats des campagnes de mesures pour étudier la propagation des vibrations ne figurent pas dans le dossier. La partie consacrée à ce sujet dans l'étude d'impact est trop succincte bien qu'elle contienne l'essentiel des mesures correctives en la matière. La commission d'enquête est consciente que le coût des techniques anti-vibratile est élevé et qu'elles ne peuvent être généralisées sur tout l'itinéraire. Elle recommande au maître d'ouvrage de recourir aux techniques de pose adaptées à l'intensité de l'exposition, d'achever les études devant définir les mesures à prendre pour les habitations éloignées de 7 à 12 mètres et d'en rendre public les résultats accompagnés d'une notice explicative pour suppléer la carence d'information sur ce thème.

Le projet étant majoritairement implanté dans des zones urbaines fortement anthropisées les atteintes au milieu naturel sont réduites sur une grande partie du tracé mais certains points méritent des précautions particulières. C'est sans doute pour cette raison que ces questions n'ont pas suscité de nombreuses observations du public.

Des personnes se sont émues du fait que l'insertion du tramway nécessite l'abattage d'environ 620 arbres dont certains qui Veil Picard font l'objet d'un attachement particulier de la part d'habitants de la ville. La commission constate qu'une partie des arbres sera conservée et que le projet ne néglige pas le rétablissement d'un couronnement végétal sur le quai Veil Picard. Elle insiste néanmoins auprès du maître d'ouvrage pour qu'il définisse sur cette portion de tracé en secteur sauvegardé la meilleure formule de compatibilité entre la ligne tramway et cette végétalisation chère aux Bisontins.

La commission relève enfin que sur un plan d'ensemble, le long des artères et places parcourues par le tramway, le choix a bien été fait d'une large couverture végétale qui permettra une véritable requalification des grands axes et contribuera à façonner l'image d'une ville verte que l'agglomération bisontine veut donner d'elle. La CAGB a prévu de planter 1170 arbres.

Le secteur de Chamars qui présente un plus grand intérêt par son volume et la qualité de la végétation, est préservé.

La zone d'implantation du dépôt actuellement en prairies est classée en zone à urbanisation future au PLU de Besançon. Les impacts sur la flore sont limités du fait des activités agricoles. En frange des zones urbaines, son impact sur la faune est plus important car l'ouvrage supprimera des zones de nourrissage et l'habitat d'une espèce protégée au niveau européen, la pie grièche écorcheur. On signale également des survols de Milan noir et de Milan Royal, espèces également protégées. Le maître d'ouvrage a prévu de procéder à la plantation de haies arbustives en pourtour de la parcelle avant destruction des haies fruitières existantes. La commission d'enquête estime que ces dispositions sont de nature à compenser les impacts. Elle remarque qu'il n'est pas certain que l'on aurait envisagé de telles précautions dans le cadre d'une opération d'urbanisation d'une autre nature.

Le projet aura un effet global sur le paysage urbain. Le dossier comporte de nombreux photomontages présentés d'une manière séquentielle permettant d'appréhender le nouveau

paysage urbain pour chaque tronçon et pour les points particuliers. La commission d'enquête ressent la volonté du maître d'ouvrage d'insérer son projet au sein de l'existant avec une recherche esthétique pour donner une image valorisante de la ville. Le traitement est bien adapté à l'environnement immédiat, plus orienté sur la minéralisation dans le centre ville et plus végétal en périphérie ou le long de la plaine sportive.

L'insertion du projet au niveau du centre historique a été particulièrement étudiée avec les services compétents d'autant qu'elle a été à l'origine de l'avis défavorable notifié en 2009. La commission d'enquête estime que le tramway ne portera pas plus atteinte à l'harmonie et à l'aspect du centre historique de Besançon que la multitude de bus qui la traverse et à laquelle les habitants se sont habitués, bien au contraire les aménagements prévus et la réduction du trafic amélioreront la situation.

Les quelques remarques qui apprécient dans sa globalité l'impact environnemental du projet sont plutôt des remarques qui lui sont favorables. Nous n'avons relevé que très peu, voire pas, de critiques de l'impact environnemental global du projet.

Les craintes exprimées par certains à propos d'une éventuelle dévaluation des propriétés riveraines, ne nous semblent pas fondées car l'on observe, au contraire, un accroissement de la demande à proximité du tramway dans les villes déjà équipées. Le législateur vient d'ailleurs d'offrir la possibilité de taxer les plus values réalisées à proximité des lignes de TCSP.

L'opposition au projet largement majoritaire, signifiée à travers les observations, ne constitue pas une déferlante inquiétante qui incite d'emblée à revenir sur le projet. Elle ne représente qu'une faible partie de la population, environ 1%. La commission d'enquête a observé que de nombreuses personnes ayant consulté les dossiers sous forme papier ou numérique n'ont pas éprouvé le désir de manifester une opposition au projet.

La commission d'enquête constate que le maître d'ouvrage a conçu son projet pour en faire un instrument majeur de développement durable à l'échelle de l'agglomération. Le projet de tramway se veut la concrétisation de l'engagement sur des objectifs tels que le développement économique, la cohésion sociale et l'environnement. Il s'inscrit d'ailleurs à la suite de la même démarche qui a conduit la ville de Besançon à se doter d'un plan local d'urbanisme avec accent sur l'écologie et qui projette d'aménager un éco-quartier aux Vaîtes.

La commission d'enquête est convaincue que si le projet de tramway constitue un axe structurant dans l'organisation des déplacements, il en sera de même en matière d'urbanisme. Il contribuera au rééquilibrage de l'agglomération au profit de l'Est en favorisant le développement de l'habitat notamment l'Eco-quartier des Vaîtes et des zones d'activité dont le centre commercial des Marnières. Il renforcera le pôle multimodal de la gare Viotte porté par la ville. En offrant des liaisons rapides, il contribuera à la réussite des opérations de renouvellement urbain comme l'aménagement de la zone des anciennes casernes. De même on assistera sans doute à une densification à proximité de la ligne de tramway par des opérations plus ponctuelles.

L'opération concerne également des propriétés relevant de diverses personnes publiques, état, département, ville de Besançon. Le but de la présente n'est pas de déterminer qui est propriétaire des terrains concernés par l'opération c'est le rôle de l'enquête parcellaire. La commission d'enquête rappelle que l'utilité publique d'un projet s'apprécie conformément à la théorie du bilan énoncée dans un arrêt du Conseil d'Etat en date du 28 mai 1971 et complétée le 20 octobre 1972. Une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social ou **l'atteinte à d'autres intérêts publics** ne sont pas excessifs par rapport à l'intérêt qu'elle présente. Le code général de la propriété des personnes

publiques précise en son article L 2121-1 que « Les biens du domaine public sont utilisés conformément à leur affectation à l'utilité publique. Aucun droit d'aucune nature ne peut être consenti s'il fait obstacle au respect de cette affectation ».

A la demande de la commission d'enquête, le maître d'ouvrage a produit divers documents à ce sujet. Par courrier en date du 16 mars 2011, le Directeur Interdépartemental des routes confirme son accord sur l'opportunité du projet et l'utilisation envisagée des routes nationales. Un courrier du Conseil Général du Doubs en date du 22 mars 2011 habilite la CAGB à utiliser les sections de voiries départementales pour réaliser son projet. La ville de Besançon par courrier du 23 mars 2011 a fait savoir que le projet ne remettait pas en cause l'intérêt public des voies routières communales. La commission d'enquête considère que le projet ne porte atteinte à aucun autre intérêt public.

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission d'enquête,

- après avoir :
 - étudié le dossier,
 - visité les lieux à plusieurs reprises,
 - examiné toutes les observations écrites ou orales,
 - procédé à plusieurs auditions du maître d'ouvrage,
 - pris connaissance des courriers, des compléments et des divers documents remis par le maître d'ouvrage,
- après avoir délibéré sur les avantages et inconvénients du projet,
- considérant les arguments présentés ci avant et notamment que :
 - l'augmentation du trafic automobile induit la saturation des voiries aux heures de pointe causant des retards importants sur le réseau Ginko,
 - le tramway permettra d'assurer une desserte de qualité de divers gisements de personnes à transporter, bassins d'emplois, zones d'habitat et établissements scolaires,
 - le tramway contribuera aux désenclavements de quartiers prioritaires au titre de la politique de la ville,
 - le tramway desservira quatre quartiers inscrits dans le Contrat urbain de cohésion sociale passé avec l'Etat,
 - le tramway apporte une réponse aux besoins structurels de l'agglomération en desservant les futurs quartiers d'urbanisation dont l'éco-quartier des Vaïtes,
 - le tramway est un mode de déplacement écologique, pas d'émission de gaz à effet de serre;
 - le tramway offre plus de confort et de régularité avec une vitesse moyenne plus élevée,
 - les rames disposent d'une capacité évolutive,
 - la ligne de tramway constituera l'axe structurant du réseau de transport de l'agglomération et représentera 38 % du trafic attendu sur le réseau Ginko
 - l'organisation générale du réseau de bus ne sera pas fondamentalement modifiée, permettant de maintenir la proximité de l'offre et le maillage du réseau,
 - le tramway et le réseau Ginko réorganisé favoriseront l'utilisation des transports collectifs au détriment de l'usage de la voiture particulière,

- l'estimation financière, plausible et raisonnable, satisfaite par les diverses subventions et le Versement Transport, n'affectera pas le budget général des collectivités concernées,
- les atteintes à l'environnement, réduites eu égard au caractère urbanisé du tracé, sont compensées par des mesures spécifiques et par la réduction attendue des émissions de gaz carbonique,
- les menaces sur l'environnement durant la phase travaux sont sérieusement évaluées et prises en compte par le maître d'ouvrage qui s'emploie à les maîtriser.

La commission d'enquête donne un **avis favorable à la demande de Déclaration d'Utilité Publique** du projet de la première ligne de tramway du Grand Besançon présentée par Monsieur Jean-Louis FOUSSERET, Président de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon (CAGB).

Cet avis est assorti des recommandations suivantes :

- Accélérer l'élaboration du nouveau PDU,
- Veiller à la sécurité dans les traversées de giratoires et les franchissements de la voie et préférer une régulation par feux tricolores plutôt que par feux rouges,
- Prévoir des campagnes d'information auprès des différents publics concernés,
- Poursuivre les études de création de parkings à proximité de certaines stations,
- Multiplier tant que faire se peut les emplacements dits « dépose minute » et « emplacements livraisons »,
- Veiller à l'accès des riverains pendant les travaux notamment en site mixte,
- Réserver les accès aux seuls riverains des rues du 11 Novembre et Nicolas Nicole,
- Apporter une attention particulière à la continuité des liaisons cyclistes,
- Se référer aux propositions faites par l'Association Vélo Besançon,
- Favoriser l'intermodalité par la mise en place de stations « Vélocité » et d'arceaux pour cycles,
- Rendre publics les résultats des études relatives aux vibrations accompagnés d'une notice explicative,
- Veiller à la revégétalisation harmonieuse du Quai Veil Picard,
- Réétudier le positionnement des stations du secteur Vaîtes/Palente/Orchamps,
- Réaliser la plateforme du tramway Quai Veil Picard sur une structure auto porteuse par pieux, indépendante du mur de quai.

A Besançon, le 31 mars 2011

La commission d'enquête

Préfecture du Doubs

31 MARS 2011

Arrivée DRCT BREEP

J. M. OLIVIER
Président

J. SIMONNOT
Membre

G. LAITHIER
Membre

R. DUCRET
Membre

M. DYON
Membre

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU GRAND BESANÇON

.....

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

.....

ENQUETE PUBLIQUE

**PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE ET
A LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME**

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

.....

**CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE
SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE BESANCON**

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 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 sur 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. (Présent document)

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).

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

CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

L'analyse des observations et les conclusions de la commission d'enquête sur la réalisation de la première ligne de tramway sur les communes de Chalezeule et de Besançon l'ont conduite à se prononcer favorablement sur la déclaration d'utilité publique du projet. Cette dernière ne peut être prononcée que si l'opération est compatible avec les documents d'urbanisme des communes traversées.

Après étude du dossier, visites des lieux, examen des observations du public, auditions du maître d'ouvrage, des informations complémentaires recueillies, compte tenu de ce qui précède et notamment,

- Que le projet de tramway est d'utilité publique ;
- Que la mise en compatibilité est nécessaire à la réalisation de l'ouvrage ;
- Que les modifications du PLU projetées n'auront pour conséquence que d'assurer la compatibilité requise ;
- Que rien ne s'oppose à la présente modification.

La commission d'enquête émet un **AVIS FAVORABLE** à la mise en compatibilité du PLU de la ville de Besançon.

A Besançon, le 31 mars 2011

La commission d'enquête

J. M. OLIVIER
Président



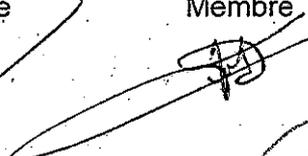
J. SIMONNOT
Membre



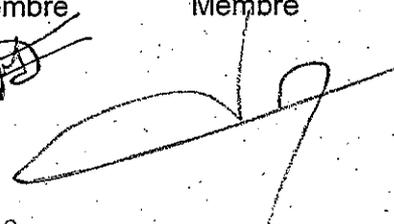
G. LAITHIER
Membre



R. DUCRET
Membre



M. DYON
Membre



Préfecture du Doubs

31 MARS 2011

Arrivée DRCT BREEP

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU GRAND BESANÇON

.....

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

.....

ENQUETE PUBLIQUE

**PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE ET
A LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME**

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

.....

**CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE
SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE CHALEZEULE**

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 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 sur 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. (Présent document)

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).

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

CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

L'analyse des observations et les conclusions de la commission d'enquête sur la réalisation de la première ligne de tramway sur les communes de Chalezeulé et de Besançon l'ont conduite à se prononcer favorablement sur la déclaration d'utilité publique du projet. Cette dernière ne peut être prononcée que si l'opération est compatible avec les documents d'urbanisme des communes traversées.

Après étude du dossier, visites des lieux, examen des observations du public, auditions du maître d'ouvrage, des informations complémentaires recueillies, compte tenu de ce qui précède et notamment,

Que le projet de tramway est d'utilité publique ;

Que la mise en compatibilité est nécessaire à la réalisation de l'ouvrage ;

Que les modifications du PLU projetées n'auront pour conséquence que d'assurer la compatibilité requise ;

Que rien ne s'oppose à la présente modification.

La commission d'enquête émet un **AVIS FAVORABLE** à la mise en compatibilité du PLU de la commune de Chalezeule.

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

