

**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**

**CONCLUSIONS 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).

**Conclusions et avis de la commission d'enquête sur la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'Eau. (Présent document)**

## CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

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 – Chalezeule) en passant par le centre-ville (la « Boucle » du Doubs).

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 de (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. Ce dépôt fera sans doute l'objet de procédures particulières.

La commission d'enquête constate que peu de personnes sont intervenues sur le thème de l'eau et des milieux aquatiques, deux sur les registres dédiés à cette enquête et quatre sur les registres d'autres enquêtes que la commission a décidé de prendre en considération au titre de cette enquête.

Le projet est majoritairement implanté dans des zones urbaines fortement anthropisées et disposant d'équipements et de réseaux assurant le recueil et l'évacuation des eaux de ruissellements. Sur presque la totalité du tracé, les rails sont implantés sur l'emprise de chaussées existantes et reposent sur des fondations descendant au plus à 80 cm de profondeur. Les voies du tramway n'ont donc pas d'incidences défavorables tant sur la quantité que la qualité des eaux et même au contraire car la décision du maître d'ouvrage d'enherber de nombreux tronçons va réduire les surfaces imperméabilisées et donc le volume d'eaux à diriger vers les réseaux.

Les voies du tramway du fait de cette position en surface de chaussée existante n'intercepteront pas d'écoulements naturels de surface car ceux-ci ont déjà été collectés et canalisés lors de l'établissement de ces voiries. Le ruisseau des Vaïtes a ainsi été canalisé lors d'une opération d'aménagement récente.

Le projet n'aura aucun impact sur la ressource en eau potable car il ne traverse aucun périmètre de protection de captage.

L'ensemble des réseaux situés sous l'emprise des voies du tramway seront systématiquement dévoyés. Cette action sera bénéfique puisque des tronçons de réseaux d'assainissement et d'eaux pluviales seront ainsi remis à niveau : redimensionnement, suppression de fuites et d'infiltrations, voire même mise en place de nouveaux collecteurs.

La commission d'enquête en conclut qu'en section courante les risques d'incidence sur l'eau et les milieux aquatiques ne seront pas aggravés par rapport à la situation actuelle. C'est peut être pour cela que le public ne s'est pas mobilisé pour intervenir sur cette partie du projet.

La zone d'implantation repose sur des terrains essentiellement perméables donc sensibles aux infiltrations. De ce fait, les risques de pollution pendant la phase des travaux sont par contre importants plus particulièrement lors de la réalisation des terrassements et la mise en œuvre de béton hydraulique. Le maître d'ouvrage envisage des mesures de protection classiques pour ce genre de travaux. Elles concernent l'entretien des engins, les stockages de toute nature, les rejets d'eaux pluviales, les déchets, les poussières, la protection des écoulements de surface. La commission d'enquête estime que ces mesures travaux, qui ont fait leurs preuves, sont de nature à réduire les risques.

Les enjeux sont par contre beaucoup plus importants pour certains ouvrages et pour des tronçons particuliers. Les interventions du public traitent essentiellement de ces ouvrages. Cela concerne la reconstruction du Pont Battant, la suppression d'une travée du Pont de la République, la création d'un encorbellement Quai Veil Picard, la stabilité de ce quai et l'aménagement du pôle d'échange de Chamars.

Du fait du vieillissement de sa structure en béton précontraint datant de 1953, le Pont Battant doit être démolé puis reconstruit. La commission d'enquête a soigneusement examiné les incidences du nouveau pont sur les écoulements du Doubs en cas de crues et sur les éventuels impacts pendant la phase des travaux. Elle a entendu à ce sujet le maître d'ouvrage et Monsieur Carré de la SOGREAH, bureau d'études spécialisé en hydraulique depuis une centaine d'années et considéré comme un « major » au plan national, et même international. Le nouvel ouvrage, sans béquille et sans surlargeur latérale, sera profilé pour ne créer aucun remous. Comme elle l'a affirmé lors de l'analyse des observations, la commission d'enquête approuve les conclusions des études réalisées et estime que la CAGB devra 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 mentionnées par les études.

Le nouvel ouvrage aura une incidence favorable sur les crues, en réduisant le niveau amont d'une douzaine de centimètres pour la crue centennale. Il aura donc un impact favorable sur les débordements que l'ont peut craindre dans la boucle lors d'un tel évènement.

Le nouveau pont, du fait de son profil, assurera un meilleur entonnement des corps flottants réduisant ainsi les risques de formation d'embâcles.

Durant la phase travaux du Pont Battant, les risques sont de deux ordres :

- En premier lieu, les risques de rejet dans les eaux de substances polluantes, de matières en suspension et de matériaux. Pour réduire ces risques, le maître d'ouvrage a prévu la mise en place d'un platelage continu couvrant la totalité de la surface du pont. La mise en œuvre de bâches et autres parapluies compléteront le dispositif antirejet dans le milieu récepteur. Les eaux de ruissellements seront récupérées. La commission d'enquête estime que ces mesures sont de nature à réduire les risques mais quelles devront être complétées par des dispositions adaptées au mode d'exécution des travaux et également au mode d'évacuation des déblais.

En second lieu, les écoulements du Doubs seront affectés par la mise en place d'un batardeau et du platelage supportés par des pieux enfoncés dans le lit mineur. Si le batardeau a peu d'effet, les pieux et le platelage engendrent des surélévations assez sensibles du niveau amont en cas de crue, 16 cm pour la décennale, 23 pour la cinquantennale et 30 cm pour la centennale. Des effets ne se feront sentir que pour les crues exceptionnelles, augmentation du niveau des débordements dans la boucle. Pour réduire les risques le maître d'ouvrage prévoit de réaliser les travaux hors période de crue. La conjugaison d'un risque de crue de ce niveau et d'un risque de crue hors saison étant extrêmement faible, la commission d'enquête estime que le risque est raisonnable par rapport à l'intérêt de l'opération.

Des raisons techniques imposent pour permettre la mise en place de la voie de tramway, de supprimer par comblement la première travée rive gauche du Pont de la République. Les effets de ce comblement sont très faibles car la section de la travée représente moins de 2% de la section mouillée totale et qu'elle se situe à l'intérieur du méandre. Cette opération induira une surélévation du niveau d'écoulement de la crue centennale de 8 mm donc non mesurable.

Pour réaliser ce comblement, il ne sera pas nécessaire d'intervenir en lit mineur car les travaux peuvent être effectués depuis la berge. Si cela réduit les risques de pollution, la commission d'enquête estime qu'il sera, néanmoins, nécessaire d'appliquer les mêmes dispositions classiques que pour les autres ouvrages.

Le projet prévoit la réalisation d'un encorbellement le long du Quai Veil Picard destiné à favoriser l'insertion de la station Veil Picard, de restituer un alignement végétal et une continuité cyclable. Au stade du projet présenté à l'enquête publique, il était envisagé de soutenir cet encorbellement par des jambes de force. Si la présence de ces éléments n'avait qu'une incidence réduite sur les écoulements en cas de crues importantes, ils pouvaient être à l'origine d'embâcles, des arbres pouvant être retenus par accrochage de branches. Au cours de l'enquête, la commission s'est entretenue à plusieurs reprises de ce sujet avec le maître d'ouvrage qui a finalement annoncé que les jambes de force ne seraient pas mise en place.

A notre avis la question de la stabilité du quai est importante car son effondrement lors d'une crue pourrait avoir de graves conséquences pour son environnement immédiat d'autant que sa position dans le méandre le soumet à une poussée centrifuge des eaux. Le maître d'ouvrage a fait réaliser une étude par un cabinet spécialisé qui a mis en évidence la nécessité d'assurer la stabilité du quai par des injections réalisées avec un coulis de bentonite-ciment non miscible. La réalisation de travaux nécessitait de prendre des dispositions particulières pour réduire les risques de pollution des eaux. Au cours de l'enquête, la commission s'est entretenue à plusieurs reprises de ce sujet avec le maître d'ouvrage qui a finalement annoncé que des études complémentaires conduisaient à soutenir la voie du tramway par des pieux en appui sur la roche. Ces travaux qui seront réalisés sous la chaussée actuelle, nécessiteront tout de même d'observer quelques précautions du fait de la proximité du cours d'eau et d'intervention dans le sous-sol.

Les travaux sur le secteur Chamars visent à organiser les circulations autour de la promenade Chamars et de faciliter les échanges modaux. Tous les arrêts de bus et cars sont regroupés autour de la station de tramway. Cet aménagement n'aura aucune incidence sur les écoulements en phase projet. L'équilibre observé entre les déblais et les remblais préservera le champ d'expansion des crues. Il satisfera ainsi aux obligations de l'article 2-5 du règlement du PPRi applicables aux travaux autorisés dans la zone rouge.

Une partie de l'itinéraire du tramway est située en zone inondable, le maître d'ouvrage a prévu des dispositions qui permettront lors de la montée des eaux, d'adapter le service à la

situation constatée, par le biais d'un service partiel. Aucun équipement sensible, notamment les sous-stations électriques, n'est en zone inondable. La gêne sera temporaire et n'aura pas d'incidence sur les matériels.

Dans son dossier, le maître d'ouvrage recense trois usages de l'eau, la pratique du canoë, la pêche et le tourisme fluvial. Le projet n'aura pratiquement pas d'incidence pour les deux premiers cités tant en phase travaux qu'après réalisation. Le tourisme fluvial risque par contre d'être affecté par l'ouvrage du Pont Battant pendant les travaux. Le dossier est muet à ce propos. D'après l'étude SOGREAH, le nouvel ouvrage du Pont Battant ne satisfait qu'au premier critère fixé par les services de la navigation mais pas au critère de débit le plus important. La commission d'enquête estime que l'impact des périodes de chômage sera d'autant plus faible que la navigation générale sur le Doubs utilise le tunnel au gabarit Freyssinet pour couper la boucle. Elle considère cependant que le projet doit être soumis à l'avis des services de la navigation.

La commission d'enquête estime que la réalisation ne portera pas atteinte aux vestiges du pont romain que l'on pourra toujours admirer dans l'avenir comme aujourd'hui.

Lors des études, il n'a été recensé aucune zone humide dans l'emprise du projet.

La CAGB a vérifié la compatibilité de son projet avec le SDAGE. La commission d'enquête considère que ce dernier répond aux préconisations du SDAGE Rhône Méditerranée.

## AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

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 du mémoire en réponse, 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 le projet soumis à l'enquête revêt un intérêt général certain,
  - qu'en tronçon courant les risques d'incidence sur l'eau et les milieux aquatiques ne seront pas aggravés par rapport à la situation actuelle,
  - que pour les travaux particuliers cités ci-avant les inconvénients susceptibles d'être causés par le projet à l'eau et aux milieux aquatiques sont faibles,
  - que pendant les travaux les mesures proposées permettront d'assurer la préservation de la ressource en eau tant sur le plan qualitatif que quantitatif,
  - qu'en dehors de la période des travaux, les atteintes à la faune et à la flore aquatiques sont négligeables,
  - qu'aucune zone humide n'est impactée par le projet,
  - que le projet est compatible avec le SDAGE et respecte le PPRi en vigueur,

La commission d'enquête donne un **avis favorable à la demande d'autorisation** au titre du code de l'environnement livre II Titre Ier « Eau et milieux aquatiques » présentée par

Monsieur Jean-Louis FOUSSERET, Président de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon (CAGB).

**Cet avis est assorti des réserves suivantes :**

- que le projet soit soumis à l'avis des services de la navigation ;
- que dans le cadre d'une optimisation du projet quai Veil Picard, la plate-forme du tramway soit réalisée sur une structure auto porteuse par pieux, indépendante des murs du quai.

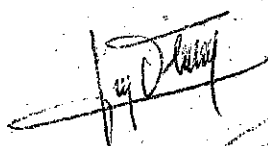
**Cet avis est assorti des recommandations suivantes :**

- Apporter une attention particulière à la surveillance et au respect des mesures envisagées pour la protection contre les risques de pollution ;
- Lors de la consultation en vue de la construction du pont Battant, offrir la possibilité de produire des variantes permettant de réduire l'épaisseur du tablier ;
- Lors de la réalisation des travaux du pont Battant, compléter les dispositions prévues en matière de protection des eaux et des milieux aquatiques par des dispositions adaptées aux modes d'exécution des travaux et d'évacuation des déblais ;
- Lors de l'exécution (forage, bétonnage, ...) des pieux qui sont situés dans la nappe d'accompagnement du Doubs, apporter une attention particulière à la protection contre les risques de pollution.


A Besançon, le 31 mars 2011

La commission d'enquête

J. M. OLIVIER  
Président



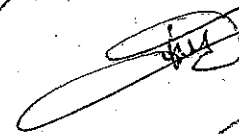
J. SIMONNOT  
Membre



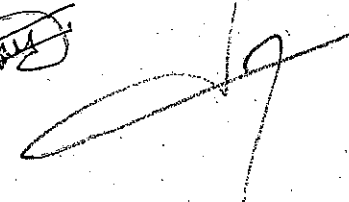
G. LAITHIER  
Membre



R. DUCRET  
Membre



M. DYON  
Membre



Préfecture du Doubs

31 MARS 2011

Arrivée DRCT BREEP

