

**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

**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 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. (Présent document)**

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.

# SOMMAIRE

<b>1 – GENERALITES.</b>	<b>8</b>
1.1 - Introduction.	8
1.2 - Objet de l'enquête publique.	9
1.3 - Identité du demandeur.	9
1.4 - Cadre légal et réglementaire.	10
1.4.1 Textes régissant l'enquête publique.	10
1.4.2 Insertion de l'enquête publique dans la procédure.	10
1.4.3 Enquête publique conjointe.	12
1.4.4 Procédures administratives complémentaires.	12
1.5.- Présentation du projet.	13
1.5.1 Avertissement.	13
1.5.2 Présentation du projet.	13
1.5.2.1 Cadre du projet.	13
1.5.2.2 Nature du projet.	16
1.5.3 Incidences du tramway sur les déplacements.	17
1.5.3.1 Réorganisation du réseau Ginko.	17
1.5.3.2 Un projet d'agglomération.	18
1.5.3.3 Une opportunité pour la réduction de la circulation automobile.	19
1.5.3.4 Incidences sur le stationnement.	20
1.5.3.5 Incidences sur le schéma directeur cyclable.	20
1.5.3.6 Les trajets à pieds.	21
1.5.3.7 La circulation des secours.	21
1.5.3.8 Effets pendant la période des travaux.	22
1.5.4 Les impacts du projet.	22
1.5.4.1. Généralités.	22
1.5.4.2. Le milieu naturel.	23
1.5.4.3. Le paysage urbain.	23
1.5.4.4. Le patrimoine historique et culturel.	24
1.5.4.5. L'air.	25
1.5.4.6. Le bruit.	25
1.5.4.7. Les vibrations.	26
1.5.4.8. Les eaux superficielles et souterraines.	26
1.5.4.9. Les risques industriels.	27
1.5.4.10. Les impacts fonciers.	27
1.5.4.11 Evaluation des consommations d'énergie.	28
1.5.5 Economie du projet.	29
1.5.5.1 Cout global du projet.	29
1.5.5.2 Coût en faveur de l'environnement.	29
1.5.5.3 Financement du projet.	29
1.5.5.4 Coût d'exploitation du réseau.	30
1.5.5.5 Evaluation socio-économique du projet.	31
1.5.6 Les plans locaux d'urbanisme	32
1.5.6.1 Généralités.	32
1.5.6.2 Plan local d'urbanisme de Besançon.	32
1.5.6.3 Plan local d'urbanisme de Chalezeule.	33
1.6 - Composition des dossiers.	33
1.6.1 Dossier présenté par le maître d'ouvrage.	33
1.6.2 Les documents complémentaires.	35
1.7 - Concertation préalable.	35
<b>2 – DEROULEMENT DE L'ENQUETE.</b>	<b>37</b>
2.1 - Désignation de la commission d'enquête.	37
2.2 - Préparation de l'enquête.	37

2.3 - Présentation du projet par le maître d'ouvrage.	38
2.4 - Décision de procéder aux enquêtes publiques.	38
2.5 - Mesures de publicité:	38
2.5.1 - Publicités légales.	38
2.5.2 - Publicités complémentaires.	39
2.5.3 - Sites internet des collectivités concernées.	40
2.6 - Modalités de consultation du public.	40
2.7 - Réception du public par la commission d'enquête.	40
2.8 - Fréquentation.	41
2.9 - Clôture de l'enquête.	41
2.10 - Visites des lieux	42
2.11 - Moyens mis à la disposition de la commission d'enquête.	43
2.12 - Questions au maître d'ouvrage.	43
2.13 - Auditions diverses.	43
2.14 - Travaux de la commission d'enquête	43
2.15 - Remise du rapport d'enquête.	44
<b>3 - ANALYSE DES OBSERVATIONS.</b>	<b>45</b>
3.1 - Généralités.	45
3.1.1 Relation comptable des interventions du public	45
3.1.2 Relation comptable des signataires	46
3.1.3 Sens général de l'avis.	47
3.1.4 Interventions de personnes morales et de personnalités.	47
3.1.4.1 Favorables au projet.	47
3.1.4.2 Favorables avec suggestions ou remarques.	48
3.1.4.3 Avec suggestions ou remarques mais sans avis général.	48
3.1.4.4 Défavorables au projet.	48
3.1.5 Principaux thèmes évoqués par le public.	48
3.1.6 Méthodologie de l'analyse des observations.	49
3.2 - La procédure d'enquête publique.	50
3.2.1 Utilité de l'enquête publique.	50
3.2.1.1 Synthèse des observations du public.	50
3.2.1.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.	51
3.2.1.3 Commentaires de la commission d'enquête.	52
3.2.2 Organisation d'un référendum.	54
3.2.2.1 Synthèse des observations du public.	54
3.2.2.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.	54
3.2.2.3 Commentaires de la commission d'enquête.	54
3.2.3 Période de l'enquête.	54
3.2.3.1 Synthèse des observations du public.	54
3.2.3.2 Commentaires de la commission d'enquête.	55
3.2.4 Simultanéité de plusieurs enquêtes.	55
3.2.4.1 Synthèse des observations du public.	55
3.2.4.2 Commentaires de la commission d'enquête.	55
3.2.5 Le dossier.	55
3.2.5.1 Synthèse des observations du public.	55
3.2.5.2 Commentaires de la commission d'enquête.	56
3.2.6 Prolongation de la durée de l'enquête.	56
3.2.6.1 Synthèse des observations du public.	56
3.2.6.2 Commentaires de la commission d'enquête.	57
3.2.7 Les conditions d'accueil du public.	57
3.2.7.1 Synthèse des observations du public.	57
3.2.7.2 Commentaires de la commission d'enquête.	57
3.2.8 Questions diverses sur la procédure.	57
3.2.8.1 Dépôt d'un dossier dans toutes les mairies de la CAGB.	58
3.2.8.2 Demande de réponse personnelle.	58

3.2.8.3 Absence d'annonce du dépôt du dossier sur internet.	58
3.3 - Choix du mode de transport.	58
3.3.1 Synthèse des observations du public.	58
3.3.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.	59
3.3.3 Commentaires de la commission d'enquête.	59
3.4 - L'infrastructure.	60
3.4.1 Le Tracé.	60
3.4.1.1 Synthèse des observations du public.	60
3.4.1.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage	63
3.4.1.3 Commentaires de la Commission d'enquête.	64
3.4.2 Les stations.	66
3.4.2.1 Synthèse des observations du public.	66
3.4.2.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.	67
3.4.2.3 Commentaires de la Commission d'enquête.	67
3.4.3 Les variantes.	67
3.4.3.1 Synthèse des observations du public.	67
3.4.3.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.	68
3.4.3.3 Commentaires de la Commission d'enquête.	69
3.4.4 La sécurité.	70
3.4.4.1 Synthèse des observations du public.	70
3.4.4.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.	71
3.4.4.3 Commentaires de la Commission d'enquête.	71
3.4.5 Les rames.	71
3.4.5.1 Synthèse des observations du public.	72
3.4.5.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.	72
3.4.5.3 Commentaires de la Commission d'enquête.	72
3.4.6 L'accès des riverains.	72
3.4.6.1 Synthèse des observations du public.	72
3.4.6.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.	73
3.4.6.3 Commentaires de la Commission d'enquête.	73
3.4.7 Plan et report de circulation.	73
3.4.7.1 Synthèse des observations du public.	74
3.4.7.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.	74
3.4.7.3 Commentaires de la Commission d'enquête.	74
3.5 - Le stationnement.	75
3.5.1 Les parking relais.	76
3.5.1.1 Synthèse des observations du public.	76
3.5.1.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.	76
3.5.1.3 Commentaires de la commission d'enquête.	76
3.5.2 Le stationnement aux abords des stations.	76
3.5.2.1 Synthèse des observations du public.	76
3.5.2.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.	77
3.5.2.3 Commentaires de la commission d'enquête.	77
3.5.3 Le stationnement des riverains.	77
3.5.3.1 Synthèse des observations du public.	77
3.5.3.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.	77
3.5.3.3 Commentaires de la commission d'enquête.	78
3.5.4 Le stationnement supprimé.	78
3.5.4.1 Synthèse des observations du public.	78
3.5.4.2 Commentaires de la commission d'enquête.	78
3.5.5 Le cas particulier de la Résidence du Vernois.	78
3.5.5.1 Synthèse des observations du public.	78
3.5.5.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.	79
3.5.5.3 Commentaires de la commission d'enquête.	79
3.6 - L'inter modalité.	79

3.6.1 La réorganisation du réseau Ginko.	79
3.6.1.1 Synthèse des observations du public.	79
3.6.1.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.	80
3.6.1.3 Commentaires de la commission d'enquête.	81
3.6.2 Compatibilité tram/train.	82
3.6.2.1 Synthèse des observations du public.	82
3.6.2.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.	82
3.6.2.3 Commentaires de la commission d'enquête.	83
3.7 - Les aspects économiques.	83
3.7.1 Le coût du projet.	84
3.7.1.1 Synthèse des observations du public du, public.	84
3.7.1.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître.	84
3.7.1.3 Commentaires de la commission d'enquête.	85
3.7.2 Les conséquences du coût du projet.	87
3.7.2.1 Synthèse des observations du public.	87
3.7.2.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.	87
3.7.2.3 Commentaires de la commission d'enquête.	87
3.7.3 Le financement.	88
3.7.3.1 Synthèse des observations du public.	88
3.7.3.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.	88
3.7.3.3 Commentaires de la commission d'enquête.	89
3.7.4 Les tarifs et la billetterie.	90
3.7.4.1 Synthèse des observations du public.	90
3.7.4.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.	90
3.7.4.3 Commentaires de la commission d'enquête.	90
3.7.5 Questions diverses.	90
3.7.5.1 Synthèse des observations du public.	90
3.7.5.2 Commentaires de la commission d'enquête.	91
3.8 - Environnement et développement durable.	91
3.8.1 Le patrimoine.	91
3.8.1.1 Analyse des observations du public	91
3.8.1.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.	93
3.8.1.3 Commentaires de la commission d'enquête :	93
3.8.2 Energie.	95
3.8.2.1 Analyse des observations du public	95
3.8.2.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.	95
3.8.2.3 Commentaires de la commission d'enquête :	96
3.8.3 Les modes doux.	96
3.8.3.1 Analyse des observations du public	96
3.8.3.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage	97
3.8.3.3 Commentaires de la commission d'enquête :	97
3.8.4 Vitesse.	98
3.8.5 Les nuisances.	98
3.8.5.1 Analyse des observations du public	98
3.8.5.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage :	99
3.8.5.3 Commentaires de la commission d'enquête :	100
3.8.6 L'eau.	101
3.8.6.1 La résistance du quai Veil Picard.	101
3.8.6.2 Observations de Monsieur Cherdron.	102
3.8.6.3 Observation de Monsieur Decerle.	104
3.8.6.4 Observations de Monsieur Duvoisin.	104
3.8.6.5 Observation de Madame Eymin.	105
3.8.6.6 Observation de Madame Rouget	105
3.8.6.7 Observation de Madame Desgranchamps.	106
3.9 - La période des travaux.	106

3.9.1 Les nuisances.	107
3.9.1.1 Synthèse des observations du public.	107
3.9.1.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.	107
3.9.2 Impacts sur la circulation et le stationnement.	107
3.9.2.1 Synthèse des observations du public.	107
3.9.2.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.	108
3.9.3 Les accès riverains.	109
3.9.3.1 Synthèse des observations du public.	109
3.9.3.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.	109
3.9.4 Incidences sur les activités.	109
3.9.4.1 Synthèse des observations du public.	109
3.9.4.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage :	110
3.9.5 Commentaires de la commission d'enquête.	110
3.10 - Les problématiques locales.	111
3.10.1 C. C.H. Palente/Orchamps/Combe Saragosse/Vaïtes.	111
3.10.1.1 Synthèse des observations du public.	111
3.10.1.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.	111
3.10.1.3 Commentaires de la commission d'enquête.	112
3.10.2 Centre de maintenance.	112
3.10.2.1 Synthèse des observations du public.	112
3.10.2.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.	112
3.10.2.3 Commentaires de la commission d'enquête.	112
3.10.3 Accès à la citadelle.	113
3.10.3.1 Synthèse des observations du public.	113
3.10.3.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage :	113
3.10.3.3 Commentaires de la commission d'enquête.	113
3.11 - Les problématiques individuelles.	113
3.11.1 Expropriation.	113
3.11.1.1 Synthèse des observations du public.	114
3.11.1.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse maître d'ouvrage.	114
3.11.1.3 Commentaires de la commission d'enquête.	114
3.11.2 Nuisances.	114
3.11.2.1 Synthèse des observations du public.	114
3.11.2.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.	115
3.11.2.3 Commentaires de la commission d'enquête.	115
3.11.3 Assainissement.	115
3.11.3.1 Synthèse des observations du public.	115
3.11.3.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.	115
3.11.3.3 Commentaires de la commission d'enquête.	116
3.11.4 Stationnement parasite.	116
3.11.4.1 Synthèse des observations du public.	116
3.11.4.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.	116
3.11.4.3 Commentaires de la commission d'enquête.	116
3.11.5 Entretien de haie en rive de voirie.	116
3.11.5.1 Synthèse des observations du public.	116
3.11.5.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.	116
3.11.5.3 Commentaires de la commission d'enquête.	117
3.11.6 Enquête sur l'arrivée de tramway à Besançon.	117
3.11.6.1 Synthèse des observations du public.	117
3.11.6.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.	117
3.11.6.3 Commentaires de la commission d'enquête.	117
3.12 - Compatibilité du PLU de Besançon.	117
3.13 - Compatibilité du PLU de Chalezeule.	117

# 1 – GENERALITES

## 1.1 – INTRODUCTION.

Depuis les années 1970 la ville de Besançon et le Syndicat Mixte des Transports du Grand Besançon se sont investis dans une politique de gestion de la mobilité. Jusqu'au 31 décembre 2000 l'agglomération présentait la particularité de comporter deux périmètres de transport urbain celui de la ville de Besançon et celui du SMTGB excluant le centre ville. Cette situation a conduit à l'élaboration de deux Plans de Déplacements Urbains.

La Communauté d'Agglomération du Grand Besançon, qui a succédé au 1<sup>er</sup> janvier 2001 au District du Grand Besançon, détient, selon ses statuts, la compétence « organisation des transports urbains » au sens de la loi du 30 décembre 1982 d'Orientation des Transports Intérieurs. Elle est donc devenue, dès sa création « Autorité Organisatrice des Transports Urbains » (AOTU) dans l'aire de sa compétence.

Le 8 juin 2001, le Grand Besançon valide les deux « Plans de Déplacements Urbains » (PDU) de la Ville de Besançon et de l'Agglomération qui parmi les objectifs majeurs prévoit de favoriser un développement urbain harmonieux en synergie avec la création d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP).

En 2002, le Grand Besançon crée le réseau Ginko qui dessert l'ensemble des 59 communes de l'agglomération. L'organisation de ce réseau s'appuie sur 4 pôles d'échanges en bordure de la ville centre et sur une tarification unique. Le développement des transports publics s'accompagne d'une politique destinée à favoriser les modes doux de déplacement.

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. Les études du nouveau PDU sont menées en phase avec celles du Projet et Contrat d'Agglomération, du Plan local d'Urbanisme et du lancement du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT).

Le 8 juillet 2005, le Conseil Communautaire acte les résultats de ces études et il 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) en passant par le centre-ville (la « Boucle » du Doubs) et desservant la gare SNCF de 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. Des expertises complémentaires sont menées courant 2008. Elles mettent en évidence l'intérêt d'un tramway pour répondre à la fréquentation estimée.

Entre le 29 septembre et le 18 décembre 2008, le projet de ligne TCPS fait l'objet d'une concertation. 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 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.

Sur la base des résultats de la concertation, les études, poursuivies en concertation 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 est validé dans le cadre de l'appel à projets au titre du Grenelle de l'Environnement et du Plan Espoir Banlieue mais le dossier a reçu 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. Le projet de ce second tracé est adopté par le Conseil Communautaire le 30 juin 2010.

C'est ce projet qui est présenté à l'enquête publique.

## **1.2 – OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE.**

L'opération soumise à la présente enquête est le projet de construction de la première ligne de tramway approuvé le 30 juin 2010 par délibération du conseil communautaire de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon (CAGB). Cette ligne reliera la zone ouest de la ville de Besançon à la commune de Chalezeule à l'Est en passant par le centre-ville de Besançon, avec une antenne entre le centre ville et le Gare SNCF de Viotte.

Le projet soumis aux enquêtes doit être considéré comme constituant à lui seul le programme de l'opération au sens de l'article R 123-3 du code de l'environnement, ce qui implique qu'il doit être réalisé en une seule tranche et qu'il ne s'insère pas dans un ensemble plus vaste devant faire l'objet d'une réalisation fractionnée.

Règlementairement cette enquête porte également sur la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Besançon et de 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<sup>er</sup> janvier 2001, Autorité Organisatrice de Transports Urbains (AOTU).

La demande de déclaration d'utilité publique et de délivrance des autorisations nécessaires à la réalisation du projet 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). Les transports publics urbains et périurbains de l'agglomération

bisontine sont, par contre, actuellement assurés par Délégation de Service Public par un réseau connu sous l'appellation commerciale « Ginko » qui dessert les 59 communes de l'agglomération. La délégation de service arrivée à échéance le 30 juin 2010, a été renouvelée avec effet au 1<sup>er</sup> janvier 2011.

## **1.4 – CADRE LEGAL ET REGLEMENTAIRE**

### **1.4.1 Textes régissant l'enquête publique**

Le projet de tramway du Grand Besançon est soumis à enquête publique préalable au titre des 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 I<sup>er</sup> du code de l'environnement car le montant des travaux est supérieur à 1,9 millions d'euros. A ce titre il est soumis à enquête publique dont la procédure est fixée par les articles L.123-4 à L.123-16 et R.123-1 à R.123-33. Il est également soumis à évaluation environnementale, étude d'impact et avis de l'autorité environnementale, dans les conditions prescrites par les articles L.122-1 et suivants et R.122-1 à R.122-16. L'étude d'impact et l'avis de l'autorité environnementale doivent être joints au dossier.
- **Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.** Les emprises nécessaires à la réalisation du projet ne s'inscrivent pas intégralement dans le domaine public notamment l'emprise du centre de maintenance. La réalisation du projet nécessite donc d'acquérir les emprises hors domaine public éventuellement par voie d'expropriation. En vertu de l'article L11-1 l'expropriation d'immeubles ne peut être prononcée qu'autant qu'elle aura été précédée d'une déclaration d'utilité publique. La déclaration d'utilité publique doit être précédée d'une enquête publique, conduite conformément aux dispositions des articles R.11-14-1 à R.11-14-15 du code de l'expropriation.
- **Code de l'urbanisme.** En application des prescriptions de l'article L123-16, la déclaration d'utilité publique du projet de tramway du Grand Besançon ne pourra intervenir que si l'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité plans locaux d'urbanisme des communes d'implantation, Chalezeule et Besançon. La présente enquête porte donc également sur la mise en compatibilité des PLU des deux communes concernées.
- **Loi d'Orientation des transports intérieurs.** Dépassant 83 M€, l'opération est soumise aux dispositions de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 et à son décret d'application n°84-617 du 17 juillet 1984 qui imposent de procéder à une évaluation économique, sociale et environnementale du projet qui doit être jointe au dossier d'enquête.

### **1.4.2 Insertion de l'enquête publique dans la procédure administrative**

Conformément à la réglementation, l'enquête publique est organisée après l'approbation du projet par le conseil de la collectivité et avant que soit prononcée la déclaration d'utilité publique et que soient délivrées les diverses autorisations.

A l'issue de la consultation du public, la commission d'enquête établit un rapport qui relate le déroulement de l'enquête et rédige des conclusions motivées en précisant si elles sont



### 1.4.3 Enquête publique conjointe

Le maître d'ouvrage a décidé en application de l'article R.123-4 du code de l'environnement de regrouper avec la présente procédure, l'enquête publique dite "loi sur l'eau", conformément aux dispositions des articles L214-1, et suivants du Code de l'Environnement applicables au projet.

### 1.4.4 Procédures administratives complémentaires

Un certain nombre de procédures administratives complémentaires sont d'ores et déjà identifiables :

- **L'Enquête parcellaire.** Elle est destinée essentiellement à définir, pour tous les terrains nécessaires à la réalisation des travaux, l'identité du ou des propriétaires et des ayants-droits, et de permettre à ceux-ci d'exprimer leurs observations, quant à la superficie de ces terrains et à faire valoir leurs droits. Elle est prévue postérieurement à l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité
- **La procédure d'expropriation.** Indépendamment des accords amiables, qui pourront être passés pour la cession des parcelles, et des éventuels échanges, la procédure d'expropriation sera conduite conformément au Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique une fois obtenu l'arrêté de cessibilité.
- **La procédure au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement.** La réalisation du centre de maintenance et d'exploitation du tramway (CEMT) fera certainement l'objet d'une procédure au titre des Installation Classées pour la Protection de l'Environnement, conformément aux articles L511-1 et suivants et R512-1 à R512-80 du Code de l'Environnement.
- **Les procédures de sécurité.** Conformément à la réglementation en vigueur sur la sécurité des transports guidés, le Grand Besançon doit réaliser et présenter au Préfet plusieurs dossiers de sécurité, notamment le Dossier de Définition de Sécurité (DDS), le Dossier Préliminaire de Sécurité (DPS) et le Dossier de Sécurité (DS).
- **La procédure relative à l'archéologie préventive.** Le projet d'aménagement de la 1ère ligne de tramway de l'Agglomération bisontine a été présenté à plusieurs reprises à la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC). Un arrêté préfectoral prescrira les lieux de réalisation d'un diagnostic archéologique et d'éventuelles fouilles.
- **Les procédures relatives aux sites inscrits ou classés et aux monuments historiques.** En application des articles L341-1 et suivants du Code de l'Environnement, tous les projets de travaux en site classé ou inscrit sont soumis à l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France (sites inscrits) ou autorisation spéciale du Préfet ou du Ministère chargé des sites (sites classés). Selon les articles L 621-31 et 32 du Code du Patrimoine, toute construction nouvelle ou modification dans le champ de visibilité d'un monument historique inscrit ou classé est soumise à autorisation avant travaux. La déclaration d'utilité Publique doit être prise en conformité avec l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France.
- **La procédure d'ancrage en façade.** La ligne aérienne d'alimentation en énergie du tramway est constituée par un fil de contact monté sur des câbles transversaux, lesquels pourront être ancrés directement sur les façades sur certaines sections où celles-ci sont très rapprochées.
- **Les autorisations d'urbanisme et déclarations préalables.** Conformément aux articles L421-1 et suivants du Code de l'Urbanisme et L111-1 à 3 du Code de la Construction et de l'Habitation, la réalisation de certains équipements liés au projet pourra être assujettie soit à une déclaration préalable, soit à la délivrance d'un permis de construire ou d'aménager.

## **1.5 – LE PROJET.**

### **1.5.1 Avertissement.**

*Ce chapitre ne traduit nullement les sentiments, opinions ou jugements des Membres de la Commission d'enquête. Il explicite, dans cette phase objective d'étude, les facteurs décisionnels qui émanent de la teneur du dossier, des constatations effectuées et des explications fournies par le Maître d'ouvrage. Il résulte également de la monographie de l'agglomération laquelle influe sur les tenants et aboutissants d'un projet à envergure conséquente. Il concourt à la compréhension du cheminement intellectuel des concepteurs en charge de l'élaboration du dossier mais également et surtout des Autorités responsables investies du pouvoir d'appréciation, d'arbitrage et de décision.*

### **1.5.2 Présentation du projet.**

#### **1.5.2.1 Cadre du projet :**

La ville de BESANCON occupe indéniablement un site remarquable. La rivière « le Doubs » coule d'est en ouest à une altitude de 238 mètres. Elle décrit une large boucle, plus précisément une demi-ellipse, fermée par la colline de la Citadelle fortifiée par VAUBAN qui domine les quartiers anciens à une altitude de 327 mètres. La rive droite de la rivière forme un bas plateau irrégulier qui offre une vue agréable sur le mouvement de terrain de la « Chapelle des Buis » où est érigé le monument « Notre Dame de la Libération » situé au Sud et dans le prolongement de la Citadelle à une hauteur de 489 mètres. Le terrain des environs, nullement monotone ou banal, présente diverses collines sur lesquelles existent des Forts militaires, actuellement reconvertis et accessibles mais plus ou moins entretenus, comme « Bregille » (446 mètres), « Chaudanne » (422 mètres), « Petit Chaudanne » (368 mètres), « Rosemont » (465 mètres), « Planoise » (459 mètres) ou encore « Montboucons » (373 mètres).

Le relief, susceptible de séduire le militaire hier ou le touriste et le sportif aujourd'hui, représente un handicap certain au développement commercial ou industriel avec une vallée du Doubs qui n'offre qu'un passage malaisé au voyageur désireux de franchir le pied du Jura. Cependant, cette cité antique, capitale des Séquanes sous l'appellation de Vésontio, constituait un relais important sur l'axe de communication militaire et relationnel qui conduisait de l'Italie du Nord aux limes de Germanie. Il reste de ce riche passé Romain les linéaments du plan. En effet, la Grande Rue qui correspond au Cardo Romain conduit de la Citadelle au Pont sur le Doubs et au delà les trois voies divergentes deviennent les artères du quartier Battant.

L'agglomération est installée aux abords de divers axes routiers importants comme l'autoroute A 36 (BEAUNE – MULHOUSE), la R.N. 57 (VESOUL-PONTARLIER), la R.N. 83 LYON – BELFORT), ou la R.D. 673 en provenance de DOLE. Elle est desservie par les voies ferrées DIJON et LYON – BELFORT, très prochainement par le train à grande vitesse avec une gare intra-muros (VIOTTE) et une seconde à une dizaine de kilomètres (AUXON-DESSOUS). Ces divers axes supportent une circulation de transit conséquente qui chemine principalement par l'autoroute ou la nouvelle voie de contournement mais également au cœur de la zone habitée par les boulevards est-ouest et le tunnel sous l'éperon rocheux de la Citadelle.

La ville de BESANCON comprend une partie urbanisée à l'intérieur de la boucle du Doubs fermée par la forteresse de la Citadelle et une vaste zone extérieure qui s'étend notamment vers le nord et l'ouest. Elle connaît de ce fait les difficultés de circulation liées au

franchissement de la coupure naturelle même si les ouvrages nombreux offrent une capacité et une diversité appréciables de passage soit d'est en ouest : passerelle des Prés de Vaux, pont Brégille, pont de la République, pont Denfert-Rochereau, pont Battant, pont Canot, pont Charles de Gaulle, passerelle Mazagan et pont de Velotte sans omettre le pont ferré de la Porte Rivotte et le pont de BEURE.

Le territoire communal qui couvre 6 505 hectares affiche une étonnante diversité en ce qui concerne :

- la forme du sol très irrégulière, quasiment plane uniquement à l'intérieur de la boucle puis rapidement escarpée avec la présence de mouvements de terrain et souvent ponctuée de petits thalwegs ou autres points bas dépourvus de ruisseaux temporaires ou pérennes,
- la végétation avec l'existence de quelques prairies verdoyantes mais également de pelouses mésophiles sur les pentes accentuées et la présence d'une couverture boisée importante (2 000 hectares) constituée essentiellement par l'immense forêt domaniale de Chailluz (1 700 hectares) ainsi que par des bois importants sur les sommets des collines comme Rosemont, Planoise et Bregille,
- la densification de l'habitat élevée en Veille ville et dans les zones urbanisées en deuxième partie du 20ème siècle (Cités Palente, Montrapon, Grette, Clairs Soleils, Chaprais, Butte, Planoise.....)
- l'urbanisation plus diffuse et à tendance pavillonnaire en périphérie vers les faubourgs.

La ville de BESANCON souffre indiscutablement de handicaps pour accueillir actuellement dans des conditions optimales des industries lourdes. Elle ne possède d'ailleurs aucun passé mémorable en la matière hormis quelques usines et ateliers de taille modeste (Etablissements Douge, Weil, Les Compteurs, Casamène..). Elle hérite cependant d'une longue tradition horlogère orientée vers les produits de haute technologie et de grande qualité. Les évolutions en ce domaine ont bousculé cette activité reconvertie vers la micro mécanique et la micro technique. Le déclin rapide et la fermeture inexorable de l'importante usine Rhône-Poulenc (Rhodiacéta) spécialisée en fibres synthétiques après un démarrage fulgurant et de Lip horlogerie de renommée mondiale, ont engendré un certain traumatisme parmi la population, ont installé le doute dans le grand patronat et ont accéléré la disparition des quelques usines importantes de production en favorisant le développement de petites et moyennes entreprises.

La ville de BESANCON, chef lieu du département du Doubs et siège de la Région de Franche-Comté abrite 117 836 habitants selon le recensement 2007. Elle se présente avant tout comme une cité administrative, universitaire et commerciale. En effet, elle héberge la direction de tous les Services de l'Etat notamment éducation nationale, agriculture, équipement, affaires sanitaires et sociales, sécurité civile, environnement, industrie et recherche, justice, santé, services fiscaux, police nationale, gendarmerie nationale, défense, télévision... sans que cette liste ne se révèle exhaustive. Elle abrite 22 800 étudiants dont 17 347 répartis en cinq unités de formation et de recherche (U.F.R.) avec deux établissements phares comme l'Ecole Nationale Supérieure de Mécaniques et Microtechniques (E.N.S.M.M) qui forme 917 élèves ingénieurs et le Centre de Linguistique Appliquée (C.L.A.) qui accueille annuellement 2 400 stagiaires.

Le Centre Hospitalier Universitaire réparti sur deux sites Jean Minjoz (861 lits) et Saint-Jacques (430 lits) offre une capacité globale d'accueil de 1 291 lits justifiant la présence de 4 500 personnels de soins et services. Les deux établissements privés que sont la Polyclinique de Franche-Comté à Planoise (180 lits) et Saint Vincent à Tilleroyes (289 lits) complètent le dispositif.

La ville de BESANCON dispose de trois vastes zones commerciales, énumérées selon leur ancienneté, l'une à l'est dite « Chalezeule », la seconde au nord dite « Valentin » et la troisième à l'ouest dite « Planoise ». Cette dernière connaît un fort développement au

détriment notamment de la première citée. Elles accueillent divers magasins avec la présence de grandes enseignes qui bénéficient d'un secteur de chalandise conséquent en ce qui concerne l'alimentation, l'habillement, les matériels d'équipement ou l'hôtellerie.

Le lent développement de la ville de BESANCON au cours des siècles justifie la richesse et la diversité de son patrimoine immobilier marqué par toutes les périodes de l'histoire. La fulgurante expansion au cours du 20<sup>ème</sup> siècle explique la diversité de l'architecture, la présence nettement établie d'un esprit particulier de la population dans les divers quartiers et le sur ou sous équipement de certains secteurs.

La ville de BESANCON supporte des contraintes écologiques de nature diverse.

Tout d'abord, la rivière le Doubs traverse la ville et progresse d'est en ouest. Ce cours d'eau important provient d'une zone montagneuse en prenant sa source à MOUTHE à une altitude de 937 mètres, il dispose d'un bassin versant de 4 400 km<sup>2</sup> et s'avère de ces faits particulièrement capricieux. Il sort aisément de son lit grossi par les pluies abondantes d'altitude, la fonte des neiges et les apports importants d'affluents de même nature. Ainsi, son débit de 21m<sup>3</sup>/seconde en période d'étiage atteint 1 430 m<sup>3</sup> lors d'une grande crue. La qualité médiocre de ses eaux légitime les mesures prises en vue d'une amélioration hautement souhaitée par les Elus.

Le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (P.P.R.I), dit « du Doubs central » arrêté à l'issue d'études hydrauliques controversées a été soumis à enquête publique du 13 novembre 2006 au 12 janvier 2007. Il concerne 55 communes dont BESANCON entre LOUGRES à l'est et saint VIT à l'ouest. Le document opposable a été approuvé par Arrêté préfectoral signé le 28 mars 2008.

Le sous-sol de la ville, éminemment karstique représentatif du contexte jurassien, comporte des zones de fragilité géotechnique susceptible de s'accroître sous les actions anthropiques avec des risques d'effondrement ou de déstabilisation de la couverture. La réalisation de divers chantiers de construction (Hôpital Jean Minjoz, complexe sportif Lafayette, Gendarmerie du Fort des Justices, rocade Nord- Ouest.....) atteste de l'existence de cavités souterraines en divers points du territoire. Cette menace s'ajoute aux risques d'éboulis ou de glissements de terrain sur les pentes les plus abruptes des mouvements de terrain, notamment des Forts de Chaudanne et Planoise.

La Municipalité de BESANCON et la Communauté d'agglomération Maître d'ouvrage affichent un état d'esprit pionnier en ce qui concerne les conditions de vie des habitants en général et de l'organisation des déplacements en particulier. Elles attestent de cette attitude novatrice constante par :

- la mise en « rue piétonne » de la voie principale (Grande Rue) dès le 16 novembre 1977 et l'extension progressive de cette réservation à d'autres voies (rue des Granges, rue Gustave Courbet, rue Battant....).
- la facilitation de l'usage des modes doux de transport avec la mise en œuvre d'un système de location de cycles dit « Vélocité » comptant, actuellement 200 machines et 30 stations,
- la mise en œuvre deux plans des déplacements urbains (D.P.U.) approuvés le 8 juin 2001, l'un concernant la « ville » et l'autre « le Grand BESANCON ».

Ces trois mesures appartiennent à une liste variée d'actions contribuant à réduire, sécuriser et fluidifier le trafic automobile, à encourager l'utilisation des transports en commun aux fins notamment d'amoinrir les nuisances sonores et la pollution de l'air.

### 1.5.2.2 Nature du projet :

Le tracé, orienté ouest-est, débute au lieu-dit « Les Hauts de Chazal » accessible par la future Rue Ambroise Paré, au voisinage de la R.D. n°11 qui conduit à FRANCOIS (Doubs). Il se termine, via une voie à créer, à la zone d'aménagement concerté (Z.A.C.) dite « des Marnières » territoire de la Commune de CHALEZEULE. Il emprunte successivement le boulevard Flemming, la rue du Luxembourg, l'avenue Ile de France, l'avenue de Bourgogne, le boulevard Salvatore Allende, l'avenue François Mitterrand, la rue du Général Brûlard, le boulevard et le pont Charles de Gaulle, l'avenue du 8 mai 1945, le pont Canot, le quai Veil Picard, le pont Battant, la place de la Révolution, l'avenue Cusenier, le pont de la République, la place de la 1<sup>ère</sup> Armée Française, l'avenue Fontaine Argent, la rue Tristan Bernard, le chemin du Vernois, le quartier rénové des Vaïtes par une voie nouvelle à réaliser, la rue du Docteur Schweitzer, la rue Nicolas Nicole, la rue des Cras, le boulevard Léon Blum, la rue de Belfort et la zone dite « des Marnières ».

Une antenne prend naissance place de la 1<sup>ère</sup> Armée Française et se dirige vers la gare ferroviaire « Viotte » par l'avenue Carnot, la place Flore, la rue de Belfort et l'esplanade S.N.C.F.

La voie accuse une longueur totale de 14 500 mètres et compte 30 stations espacées en moyenne de 510 mètres. Elle dessert divers gisements importants de clientèle potentielle avec notamment la faculté de médecine, la résidence et la bibliothèque universitaires, le centre hospitalier régional Jean Minjot, le collège et le gymnase Diderot, la cité résidentielle et commerciale Planoise, le lycée Victor Hugo, le complexe sportif de la Malcombe, le lycée privé Sainte Famille, le futur quartier à développer Brûlard par reconversion de terrains militaires, l'hôtel de police, l'hôtel et les services administratifs de la Préfecture, du département, de la ville, des finances publiques, l'hôpital Saint Jacques, le collège Victor Hugo, le lycée Pasteur, l'intersection quartier Battant – centre ville, le conservatoire de musique, le marché des Beaux Arts, la médiathèque, le collège et le lycée privé Saint Joseph, le lycée privé Saint Paul, le cimetière des Chaprais et des Champs Brûlés, le futur éco-quartier des Vaïtes, le lycée Louis Pergaud et la zone commerciale dite de Chalezeule.

L'antenne vers la gare « Viotte » autorise la jonction avec le réseau S.N.C.F. régional mais également « grandes lignes » sans omettre la mise en service prochaine du train à grande vitesse. Le train de roulement respecte l'empattement ferroviaire international de 144 centimètres, largeur qui autorise aisément des interconnexions avec des voies ferrées en service ou susceptibles d'une réhabilitation sous réserve de conformité des rames.

Le matériel roulant, choisi parmi les modèles à guidage mécanique permanent et à roulement sur fer, comporte des voitures d'une longueur oscillant entre 20 et 25 mètres avec une largeur de 2,40 mètres soit une capacité comprise entre 120 et 150 places et une possibilité d'extension à 180 places nécessitant des quais de 20 mètres de longueur.

La circulation des rames, selon la configuration des lieux, s'effectue soit en site propre double, soit en site propre unique avec circulation alternée ( rue Nicolas Nicole et rue des Cras), soit en site propre mixte avec une voie en site propre et l'autre banalisée avec la circulation générale (rue Tristan Bernard). Il convient de noter que la plate forme, dûment délimitée, recueille les eaux pluviales et réclame une largeur minimale de 3 mètres en voie unique et 5,90 mètres en voie double. Le matériel exige un rayon minimum en courbe de 18 mètres et apprécie un rayon de 25 mètres pour le respect de l'indice de confort. Les rames seront capables de gravir des pentes d'au moins 6% et même 8% sur une très courte distance. Une alimentation électrique haute tension de 20 kV en régime alternatif, transformée en 750 volts et redressée en courant continu alimente les moteurs des machines. Cette opération de transformation de l'énergie motrice s'opère dans 7 sous-stations de 60 m<sup>2</sup> disséminés au long du tracé.

Le transfert de l'énergie entre la ligne aérienne et les moteurs s'effectue par une « ligne aérienne de contact » dite « L.A.C. », câble d'un diamètre de 1,5 centimètre accroché à des caténaires. Ce système de conduction électrique, supporté par des poteaux plantés entre les voies ou sur le côté mais également par des accroches fixées aux murs des constructions riveraines, constitue un équipement bien spécifique à ce moyen de transport.

Un centre de maintenance, aménagé sur une surface de 47 000 m<sup>2</sup> au lieu-dit « Hauts de Chazal » permet le remisage et la maintenance des matériels roulants, l'entretien des installations fixes et la prise de service des conducteurs. Il se décompose en aires de remisage pour 30 autobus et un parc de 20 rames de tram de 32 mètres, une station service pour tram, un bâtiment atelier, des aires de stationnement pour le personnel, les visiteurs et les véhicules de service soit 112 places, diverses zones de circulation et la réservation d'une emprise pour une extension éventuelle de la ligne dans le futur vers la zone d'aménagement concerté (Z.A.C.) de Châteaufarine.

Le projet entraîne de facto de lourds travaux de génie civil comme l'aménagement d'un passage inférieur sous le boulevard ouest, le renforcement des ponts Charles de Gaulle et Canot, le confortement des quais, la déconstruction et la reconstruction du pont Battant, le comblement de la première travée du pont de la République et la création de deux nouvelles voies support quartier « des Vaïtes » et zone d'aménagement concerté « des Marnières ».

Le projet envisage la création de quatre pôles d'échange autobus/tramway afin de garantir l'efficacité de l'offre en transports collectifs, pôles situés esplanade Chamars, parc Micropolis, gare Viotte et cité des Orchamps.

Les quatre parcs relais nouveaux à aménager aux extrémités de la ligne « Hauts de Chazal » et « les Marnières » mais également route de Dôle et quartier du Fort Benoît offriront une capacité de 530 places de stationnement supplémentaires ; les possibilités à la mise en service du tram se chiffreront alors à 750 places eu égard à l'existant actuellement en service aux abords du parc « Micropolis ».

La fréquence de passage des rames aux heures de pointe se situera à 5 minutes sur le tronçon commun et 10 minutes sur chaque branche pour un trafic attendu de 46 000 voyageurs/jour en 2015.

### **1.5.3. Incidences du tramway sur les déplacements**

#### **1.5.3.1. La réorganisation du réseau Ginko :**

Le réseau Ginko actuel, né de la fusion entre les réseaux anciennement gérés par les deux autorités organisatrices de transports préexistantes, la ville et la CAGB, a vu le jour en 2002. Il est composé de lignes périurbaines évoluant principalement hors de la ville centre et de lignes urbaines qui irriguent BESANCON.

Avec un réseau essentiellement radial, les lignes périurbaines irriguent la deuxième couronne de l'agglomération avec pour terminus un des quatre pôles d'échanges disposés à proximité des grandes pénétrantes de la ville : Temis au Nord, Micropolis à l'Ouest, St.Jacques au Sud et Orchamps à l'Est. Elles relient donc les différents bassins versants de l'agglomération à son centre, via des correspondances dans chacun de ces pôles d'échanges.

Le réseau des lignes urbaines a une structure radiale, les lignes permettant à partir des pôles d'échanges de satisfaire la plupart des déplacements urbains sans correspondance.

Il a été constaté que malgré cette structure intermodale affirmée du réseau, l'usage successif d'une ligne périurbaine et d'une ligne urbaine était relativement faible, les trois quarts des voyageurs périurbains s'arrêtant aux pôles d'échanges.

Enfin la forte pression du trafic automobile a pour conséquence d'allonger les temps de parcours des transports collectifs. Au centre ville, elle entraîne une concentration des nuisances et la formation de « trains de bus », cela dans un environnement à haute valeur architecturale.

C'est donc dans ce contexte qu'a été envisagée la création de la première ligne de TCSP de l'agglomération bisontine le long d'un axe Ouest-Est avec des défis à relever :

- améliorer l'offre de transport collectif avec un axe structurant vers lequel les autres systèmes convergent,
- s'inscrire dans la politique de développement urbain de Besançon en constituant un lien privilégié entre les quartiers au regard de l'habitat à valorisation sociale, des emplois, des équipements culturels et de loisirs,
- participer au développement d'une mobilité durable dans le Grand Besançon s'appuyant sur une complémentarité du TCSP avec le mode bus, avec des modes doux, avec une régulation du stationnement automobile.

La CAGB a lancé dès 2008 une réflexion sur la réorganisation du réseau Ginko à l'horizon 2015, année programmée pour la mise en service du tramway entre les Hauts de Chazal, la gare Viotte et la ZAC des Marnières. Le diagnostic qui a suivi a identifié les enjeux et les objectifs politiques et techniques dans un cadre fixé par les élus du Grand Besançon :

- préserver le réseau actuel, dont la force qui lui est reconnue par les usagers réside dans la proximité de l'offre et le maillage sur le périmètre des 59 communes desservies,
- améliorer la liaison avec la gare Viotte en particulier, depuis les pôles d'échanges de Temis et d'Orchamps et par extension depuis les quartiers et communes du Nord-Ouest et du Nord-Est,
- rendre attractive l'offre de réseau de nuit et le week-end,

Pour répondre à ces enjeux, parmi les objectifs définis, citons :

- hiérarchisation du réseau en distinguant la ligne de tramway, les lignes de bus structurantes, les lignes de bus secondaires, les lignes ferroviaires périurbaines (intermodalité de Ginko avec l'offre TER), les lignes régulières périurbaines, les services à la demande,
- recherches d'itinéraires optimisés pour les lignes périurbaines pour améliorer les temps de parcours,
- maintien d'une liaison directe avec le centre ville pour tous les quartiers urbains non desservis directement par le tramway,
- connexion efficace entre la gare Viotte, le centre ville et Temis,
- diminution du nombre de bus dans la Boucle,
- le réseau Ginko doit demeurer un ensemble cohérent, complémentaire de l'axe structurant tramway dont il est programmé qu'il ne transportera à terme que 38 à 40 % de la clientèle.

### **1.5.3.2. Un projet d'agglomération :**

Le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du P.L.U. de Besançon soutient déjà la nécessité de doter la ville et l'agglomération d'un réseau de transport collectif encore plus performant et de développer les transports en commun en site propre. La mise en œuvre d'une armature TCSP répond donc à cette affirmation. Elle renforcera la connexion des pôles urbains entre eux et l'interface avec toute l'agglomération. Dans cette logique, les projets majeurs de développement urbain, la ZAC des Hauts de Chazal/CHU, le

secteur Brulard, l'Ecoquartier des Vaites, la ZAC des Marnières, seront desservis par la ligne tramway.

Pour faciliter la mobilité à l'échelle de l'agglomération, la création d'infrastructures spécifiques a pour vocation d'inciter le report modal vers les transports collectifs :

- parcs-relais (P+R) plus particulièrement destinés aux migrants pour stationner et accéder au centre en tramway,
- pôles d'échanges où les correspondances entre les différents modes de transport et le tramway seront optimisées,
- projet de Site Propre reliant la Bouloie à la gare Viotte-en cohérence avec le tramway pour créer une chaîne de déplacement performante entre le pôle étudiant TEMIS, celui du CHU aux Hauts de Chazal et les autres pôles générateurs de l'agglomération (Planoise, centre ville, secteur Est),
- enfin, pôle d'échanges multimodal de la gare Viotte, pour l'accueil du tramway, des lignes Ginko, des lignes interurbaines, des lignes ferrées (TER, TGV).

La Ville de Besançon a programmé la réalisation, en lien avec le tramway et sous sa maîtrise d'ouvrage :

- au niveau du CHU, d'un aménagement qui transformera le nœud routier actuel caractérisé par un stationnement anarchique en une zone d'échange multimodale intégrant tramway, bus, halte ferroviaire régionale et modes doux,
- l'aménagement de l'espace Chamars où les zones de parking actuelles évolueront vers des espaces de liaison et de circulations douces, le but recherché étant de mettre en relation le pôle d'échanges de ce cœur de ville et les équipements tertiaires majeurs concentrés sur ce site (préfecture, commissariat, finances, faculté, mairie, conseil général),
- gare Viotte, au lieu et place du parking, l'aménagement d'un parvis Sud multimodal connecté au bâtiment voyageur de la gare, au passage reliant le nouveau parvis Nord à la station de tramway, au pôle d'échanges multimodal et au cœur de ville par une vaste trouée piétonne.

### **1.5.3.3. Une opportunité pour la réduction de la circulation automobile :**

Les impacts du projet sur la circulation routière ont été évalués à partir des résultats de la modélisation du réseau routier bisontin réalisée de 2008 à 2010 par EGIS Mobilités sous maîtrise d'ouvrage de la Ville de Besançon.

Deux simulations ont été menées à l'horizon 2015, une sans tramway, une avec tramway. Elles ont permis d'évaluer les charges de trafic futures sur le réseau principal d'agglomération tenant compte de l'évolution de la démographie de la ville et de son aire d'influence.

Le réseau routier modélisé a intégré un certain nombre de projets portés par différents maîtres d'ouvrage et qui devraient être finalisés à l'horizon 2014 :

- prolongement à 2x1 voie de la RD 75,
- réaménagement à 2x2 voies de la RN 57 entre l'A36 et Devecey,
- réalisation d'une liaison à 2x2 voies entre la gare TGV et la RD 57,
- réalisation de la voie des Mercureaux à 2x2 voies,
- 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 les avenues de la Paix et Edgar Faure dans le cadre du projet de TCSP entre la Bouloie et Viotte.

La réalisation de la première ligne de tramway permet donc de revoir le partage de l'espace au profit des transports collectifs. Les résultats de la modélisation montrent que l'ensemble des axes circulés par le tramway verra son volume de trafic diminué avec un report vers les axes adaptés pour accueillir un trafic plus élevé (le grand contournement bientôt complété par la voie des Mercureaux, les boulevards Kennedy/Blum, la rocade du centre ville) et sur d'autres axes liés à des parties de plans de circulation incluant le cas échéant les voies restructurées visées supra.

Enfin, la diminution du trafic en secteur urbain résultera également du fait de l'attractivité du réseau Ginko réorganisé autour du tramway, puis de l'encouragement au rabattement des voitures vers les P+R aux portes de la ville et à l'utilisation des modes doux.

#### **1.5.3.4. Incidences sur le stationnement :**

Pour les besoins de l'insertion du tramway sur le réseau routier bisontin, il sera nécessaire de supprimer des places de stationnement sur la voirie publique.

Seront ainsi supprimés 500 à 550 places dans le centre historique et sur les quais du Doubs et environ 300 places pour le reste du corridor.

Parallèlement, le projet comprend la création de P+R qui offriront aux automobilistes à l'horizon 2015 580 places s'ajoutant aux 150 places existantes et maintenues à Micropolis. En outre, les P+R des Hauts de Chazal et des Marnières sont programmés avec des capacités d'extension respectives de 115 et 150 places. Enfin, un projet de parking sur la rue Arènes au centre ville est en cours de réflexion visant la création de 250 places.

L'impact du projet de tramway sur la capacité globale de stationnement de la Ville de Besançon sera donc limité.

Cette évolution s'inscrit dans les orientations du P.D.U. de la CAGB et de la politique de stationnement menée par la Ville. Elle répond à l'enjeu visant au report vers les modes alternatifs à la voiture, permettant ainsi de maîtriser le trafic d'échange au centre ville. Cet objectif trouve d'autant mieux sa place au sein du projet de tramway que celui-ci améliorera la qualité de service des transports collectifs sur deux corridors majeurs d'entrée dans l'agglomération (Ouest-centre ville et Est-centre ville).

Les concepteurs tablent sur le fait 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 induira un report des usagers vers l'offre de périphérie (parcs-relais). Cette évolution devrait permettre de réduire le trafic d'accès au centre ville et ainsi d'améliorer les conditions de circulation, notamment aux heures de pointe.

#### **1.5.3.5. Incidences sur le schéma directeur cyclable :**

Devant le constat fait en 2004 d'une faible utilisation du vélo, la CAGB et la Ville ont créé des continuités cyclables à l'échelle de l'agglomération. Un schéma directeur cyclable du Grand Besançon a été approuvé en 2005 avec pour objectif en terme de linéaires la mise en place de 150 km d'axes structurants, constituant un réseau d'agglomération en cohérence avec le schéma cyclable du département et les aménagements prévus par la ville.

La réalisation la plus spectaculaire à l'actif de la ville fut la mise en place d'un service de vélos libre-service appelé VéloCité (200 vélos répartis en 30 stations). L'analyse des utilisations au premier anniversaire de VéloCité a traduit des résultats positifs (un peu plus de 3 utilisations par vélo et par jour dont 40 % pour motifs professionnels et 60 % pour achats et loisirs).

La CAGB et la Ville ont programmé que la réalisation du tramway sera l'occasion de favoriser la chaîne des déplacements vélo-transports collectifs par :

- la réalisation systématique d'aménagements cyclables sur le linéaire tramway (bande cyclable, piste cyclable, voie verte) et sur les sections trop étroites ne permettant pas de tels aménagements, circulation des vélos dans la circulation générale sur une voirie apaisée (zone 30, zone de rencontre, aire piétonne) ;
- l'implantation d'équipements (arceaux à vélo à chaque station, abris vélos aux pôles d'échanges)
- la mise en place de rabattements cyclables sécurisés sur le réseau viaire vers la ligne tramway (à la charge des gestionnaires de voirie concernés)

S'agissant des échangeurs Micropolis et Belfort/Blum, deux points durs de franchissement cyclable, ils font l'objet d'approfondissement dans des études techniques spécifiques.

#### **1.5.3.6. Les trajets à pied :**

La volonté de promouvoir les modes doux de déplacement, dans le cadre de la politique de redéfinition des modalités de partage de la voirie publique, a conduit la CAGB à repenser à leur développement à l'occasion de la mise en service du tramway. Cette réflexion n'ignore donc pas les déplacements pédestres, même si elle est plus développée en ce qui concerne les déplacements cyclistes.

Déjà, la mise en œuvre de l'extension du plateau piétonnier comme la mise en place de PEDIBUS figuraient parmi les orientations retenues par les deux plans de déplacements urbains (PDU) de la CAGB et de la Ville de 2001.

Selon l'enquête ménage de 2004, près de 35 % des déplacements de courte distance en ville étaient effectués à pied. La trame piétonne très étendue en centre ville remplit bien son rôle.

Le nouveau PDU approuvé par la CAGB en 2008 propose une réorganisation multimodale répondant aux besoins de tous.

Corrélativement avec le mode cycliste, le mode actif piéton est intégré dans le corridor tramway. Une politique coordonnée de restriction du trafic voiture est engagée. Sur l'ensemble du territoire, des nouvelles zones « Code de la Rue » sont mises en place. Les zones piétonnes et les zones 30 sont confortées, des zones de rencontre à 20 kmh sont à l'étude dans tous les quartiers.

Les outils classiques de régulation du trafic que sont les carrefours à feux sont optimisés pour une priorité affirmée des transports collectifs, mais également pour une meilleure sécurité pour les modes doux et une protection accrue des zones de rencontre.

#### **1.5.3.7. La circulation des secours :**

Les aspects sécuritaires du projet ont fait l'objet de la réalisation d'un dossier spécifique en mars 2009, nommé Dossier de Définition de Sécurité (DDS), stipulant que l'exploitation de la ligne de tramway devra permettre d'assurer :

- les interventions des services de sécurité (élaboration du projet en concertation avec le Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS) du Doubs ;
- les interventions des services publics et les concessionnaires des réseaux,
- les interventions sur le bâti,
- la sécurité vis-à-vis des lignes aériennes d'alimentation électrique (LAC).

L'accès sera assuré pour chaque habitation située au droit du tracé du tramway par le SDIS qui a validé son intervention de manière optimale sur cet itinéraire.

Les implantations des moyens de défense fixes (poteaux, bouches d'incendie) devront permettre une intervention rapide.

La diminution du trafic routier sur le tracé permettra à priori une diminution du temps de parcours. Les services de secours emprunteront la voie tramway sur les portions de plate forme minéralisées et la voie cyclable sur les portions végétalisées.

Enfin, en cas d'intervention aérienne des services de secours, il sera fait application d'une procédure de coupure d'urgence de l'électrification de la ligne rendant le transport tramway temporairement inactif.

#### **1.5.3.8. Effets pendant la période des travaux :**

Les effets des travaux sont par définition limités dans le temps. La durée est estimée à environ deux ans et demi (hors dévoiement des réseaux et essais du tramway).

Le planning prévisionnel du chantier sera mis à disposition des riverains et les dispositions prises pour préserver et maintenir les usages sur l'espace public (circulation générale, transports en commun, accès riverains, livraisons, marchés, stationnement...) seront également indiquées.

L'information et la communication se feront par la mise en place d'outils spécifiques, notamment :

- des supports papiers, médias et multimédias, des expositions et réunions publiques,
- la désignation de personnes « ressources » chargées d'assurer la communication autour du projet (ambassadeurs et médiateurs du tramway, agents de proximité, dont la gestion sera assurée par un coordinateur du service de la ville),
- la mise en place d'un observatoire chargé d'évaluer les effets du projet avant, pendant et après les travaux, sur l'environnement, l'économie, la mobilité, le logement, le foncier et les formes urbaines.

Concernant la signalisation du chantier, les informations légales obligatoires seront affichées sur des panneaux bien visibles sur les clôtures de chantier ou à proximité, à des emplacements déterminés par les maîtres d'œuvre et les entreprises, en fonction des sites et sur approbation du maître d'ouvrage ou du prestataire ordonnancement, planification et coordination (OPC) chargé du bon déroulement des travaux.

### **1.5.4. Les impacts du projet**

#### **1.5.4.1. Généralités :**

La création d'une ligne de tramway traversant en son centre la zone urbanisée de BESANCON et pénétrant sur celle de la commune de CHALEZEULE, avec son lot d'infrastructures spécifiques, aura bien évidemment des effets sur l'environnement des secteurs concernés par le projet.

Ces impacts sont analysés, conformément aux dispositions des articles L122-1, R 122-1 et R122-3 du code de l'environnement, dans l'étude d'impact produite au dossier, qui compose le Tome 2 en tête duquel est inséré le résumé non technique prévu par la réglementation. Ils sont synthétisés dans les paragraphes qui suivent.

#### **1.5.4.2. Le milieu naturel :**

Le tracé de la ligne se situe essentiellement en milieu urbanisé avec cependant la présence dans la zone d'influence d'espaces verts, parcs et jardins. Quant au centre de maintenance, il sera construit à l'extrémité Ouest de ce tracé sur une parcelle agricole de 4,70 ha actuellement à l'état de prairie pâturée. Cette emprise englobe, outre le centre technique, le parking relais dit de *Hauts de Chazal* et la station terminus.

Parmi les milieux inventoriés et protégés, les périmètres de trois ZNIEFF de type 1 sont partiellement inclus dans le couloir d'étude, trois autres effleurent la zone élargie ainsi que quatre périmètres sous prescription d'un Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope (APPB). Deux sites du réseau Natura 2000 sous la directive Habitat ont été recensés en limite de la zone d'étude élargie, à plus d'un kilomètre à l'Ouest et au Sud de la zone d'influence.

Le secteur d'étude est globalement anthropisé avec néanmoins deux zones vertes traversées par le tracé :

- la place parking Chamars destinée à recevoir un aménagement de pôle d'échanges important entraînant l'abattage de platanes de taille imposante et la destruction d'une petite partie classée en « espaces verts protégés » ;
- les parcelles horticoles du quartier des Vaites qui accueilleront outre la plate-forme tramway les futures opérations bâties de l'éco-quartier.

Au total ce sont 620 arbres qui seront supprimés le long du tracé. Un des objectifs du maître d'ouvrage est bien de végétaliser le plus possible les axes parcourus pour le tramway en créant des espaces plantés et des alignements d'arbres par plantation de 1172 sujets aux essences adaptées à l'existant, en engazonnant certains tronçons de la plate-forme. Cette revégétalisation et l'orientation choisie de tendre vers une réduction de la place de l'automobile en milieu urbain conduiront à l'enrichissement du milieu naturel.

Une étude écologique a été menée sur le site d'implantation du centre de maintenance, laquelle a mis en évidence la présence de trois espèces d'oiseaux protégés à l'échelon européen. La destruction d'habitats d'espèces protégées nicheuses s'effectuera en dehors de toutes périodes de reproduction, soit préférentiellement en période hivernale et sera précédée de la plantation d'un nouvel habitat potentiel en limite de l'emprise.

La phase de travaux fera donc l'objet de mesures particulières de protection de l'avifaune. Les arbres à conserver seront protégés.

#### **1.5.4.3. Le paysage urbain :**

L'aménagement du tracé du TCSP soulignera la volonté d'une implantation s'insérant au sein d'espaces verts, en proposant une continuité végétale dans le paysage périurbain (centre de maintenance - traversée de la Plaine Sportive de la Malcombe à la promenade Chamars, secteur dominé par les collines boisées de Rosemont et de Chaudanne - espace des Jardins de l'Est s'étendant du quartier des Vaites jusqu'au terminus Est). Quant au milieu urbain en plein centre ville, un masque arboré ponctuel marquera cette continuité végétale, mais en respectant le caractère remarquable des façades et monuments historiques.

Diverses séquences paysagères rythmeront donc le parcours tracé par la future ligne de tramway bisontine. Le projet tiendra compte des caractéristiques et de la diversité de l'enchaînement paysager en proposant une insertion douce de l'infrastructure dans des contextes à la fois urbain et périurbain.

Au delà de cette règle qui s'impose, le maître d'ouvrage veut profiter de la construction de la ligne tram comme un outil de requalification urbaine. Bénéficieront de *l'effet tram* :

- les voiries parcourus par ce mode de TCSP; au travers des traitements paysagers, mais aussi de la moindre place qu'y prendra l'automobile ;
- les entrées d'agglomération par la route de Dôle à l'Ouest, la route de Belfort à l'Est, les routes de Lons-le-Saunier au Sud-Ouest, de Lausanne via Pontarlier au Sud-Est, les rocades irriguant le trafic en provenance du Nord (A36, Vesoul) ;
- les quartiers pour lesquels la desserte par le tramway accompagnera le renouvellement urbain en valorisant une dizaine de grands projets, les trois projets majeurs étant la ZAC des Hauts de Chazal, l'éco-quartier des Vaites et le futur pole d'échange Viotte.

#### **1.5.4.4. Le patrimoine historique et culturel :**

Sur la zone d'étude, le nombre total d'édifices ou d'ensembles bâtis protégés au titre du patrimoine, classés ou inscrits pour les monuments historiques est de :

- 190 pour BESANCON, dont 96 % dans les seuls quartiers Battant et de La Boucle constituant le centre ville
- 1 dans chacune des trois communes périphériques concernées par le projet, CHALEZEULE, FRANOIS, AVANNE-AVENEY.

Cependant, 7 seulement sont directement impactés par le projet, tous en centre ville.

Les quartiers Battant et La Boucle ont fait chacun l'objet d'une création de secteur sauvegardé avec application d'un Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV) approuvé. Pour ces deux quartiers ces plans se substituent au Plan Local d'Urbanisme (PLU) de BESANCON.

Suite au projet de la ligne tramway, le PSMV Battant est en cours de révision afin de supprimer les espaces boisés classés du Quai Veil Picard, rive droite du Doubs.

En 2008, la ville de BESANCON a été inscrite au Réseau des sites majeurs de Vauban, devenant ainsi le 32° site français inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO, pour La Citadelle, le Fort Griffon et la Tour Bastonnée de Rivotte. Ces trois sites situés dans le centre ville ne sont pas directement impactés par le tracé de la ligne tramway.

Concernant l'archéologie, la CAGB a enclenché une demande de concertation avec la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC). Il a été estimé qu'au vu de l'ampleur et de la localisation des travaux à réaliser, ceux-ci affecteront les éléments du patrimoine archéologique dont les caractéristiques ne peuvent être décrites avec précision. Par arrêté en date du 20/10/2010, le Préfet du Doubs a prescrit une campagne de fouilles archéologiques préventives et fixé les zones soumises à fouille directe et celles soumises à fouille sous condition, sous contrôle d'un opérateur spécifiquement désigné.

Sur la zone d'étude, trois sites sont classés dans le cadre de la protection d'un paysage, dont l'un - *Citadelle vue de la percée située devant la gare Viotte à Besançon* - est plus directement concerné par le projet. Enfin, un autre site, inscrit celui-là, dénommé *Centre ancien et ses abords*, est également concerné par le projet. Le maître d'ouvrage a pris l'engagement de suivre les recommandations formulées par l'ABF, la Commission des Sites et Paysages, la Commission des Sites Sauvegardés. L'ABF sera associé à la réflexion précédant le principe d'accroche en façade des lignes aériennes de contact quand elle concernera les bâtiments protégés au titre des monuments historiques.

La ligne de tramway desservira le centre ville englobant tous les sites et édifices classés, les musées (musée du Temps, musée des Beaux arts et d'Archéologie, Espace musée Sainte-Madeleine, la Citadelle, ses musées, son Muséum d'Histoire Naturelle), mais aussi sur le parcours les salles de spectacles et de loisirs, le Parc des Expositions - Micropolis.

#### **1.5.4.5. L'air :**

Les polluants atmosphériques sont nombreux. Certains sont choisis parce qu'ils sont caractéristiques de type de pollutions et parce que leurs effets nuisibles pour l'environnement et la santé sont déterminés. Les émissions dues aux transports routiers prennent une importance grandissante.

L'estimation du projet sur le continuum atmosphérique s'est faite suivant la réalisation de deux campagnes de mesures, la première réalisée du printemps 2006 à l'hiver 2007 (137 points sur la commune de BESANCON), la seconde menée sur une période de 15 jours en juin 2008 (20 points répartis en milieux urbain et périurbain). Deux polluants ont été plus spécialement pris en compte afin d'établir un état initial du site, le dioxyde d'azote et le benzène, indicateurs reconnus de la pollution urbaine par émissions du trafic routier.

Il ressort des mesures effectuées que les concentrations les plus élevées sur la zone d'étude se situent au niveau du centre ville (La Boucle) et le long de la voie François Mitterrand /Général Brulard, correspondant tout naturellement aux zones où le trafic est le plus important. Pour quantifier l'impact du projet, il est prévu de refaire la même campagne de mesures aux mêmes lieux après la mise en service du tramway.

En conclusion, la réalisation du tramway devrait permettre, compte tenu de la réduction escomptée de la circulation automobile (-15% dans le corridor du tramway actuellement le plus exposé et au centre ville, à laquelle s'ajoute celle des bus GINKO réduits dans ces zones), une baisse significative de la pollution atmosphérique, avec pour corollaire un effet positif sur la santé.

Pendant la phase travaux, des mesures seront mises en place pour limiter les incidences.

#### **1.5.4.6. Le bruit :**

Le tramway est un moyen de transport ferroviaire utilisant le réseau routier ou sa proximité pour son implantation. Aussi les textes applicables aux études acoustiques d'infrastructure à conduire par le maître d'ouvrage résultent de la loi-cadre du 31/12/92, article 12, notamment l'arrêté du 5/5/95 relatif au bruit routier et l'arrêté du 8/11/99 relatif au bruit ferroviaires, qui définit les indicateurs de gêne et les niveaux sonores admissibles.

En première étape de méthodologie de l'étude, une modélisation acoustique a été conduite au cours de trois campagnes de mesures in situ réalisées en juin 2008, avril 2009 et mai 2010, dont les résultats ont constitué la référence du bruit résiduel dans les secteurs impactés par le passage du tramway. Le bilan chiffré des 29 mesures de longue durée (24h) et 17 de courte durée (1h) en façade des bâtiments, est présenté en détail dans l'étude d'impact, avec délimitation des zones d'ambiance sonore.

Une modélisation de l'état futur du fonctionnement du tramway a été opérée en extrapolant les résultats précédents par comparaison avec les données de la modélisation informatique du site réalisée en trois dimensions à l'aide du logiciel MITHRA.

Ces applications ont abouti à la conclusion suivante :

- la contribution sonore du tramway ne dépasse jamais les seuils réglementaires sauf en un point précis, secteur des Vaites, en façade d'un pavillon, où la contribution sonore diurne dépasse d'un dB(A) le seuil limite entraînant l'obligation de protéger la façade du bâtiment ;
- quant à l'impact lié à l'aménagement de la chaussée routière, les niveaux de bruit sont inférieurs aux seuils fixés et il n'y a donc pas d'obligation de mettre en œuvre des protections phoniques.

Les seuils réglementaires n'étant pas dépassés, les émissions sonores du tramway n'auront d'impact sur la santé.

Une cartographie par planches/quartiers permet la corrélation calcul / mesures des niveaux de bruit en façade des bâtiments.

Le maître d'ouvrage a consacré un chapitre de l'étude d'impact aux mesures prises en phase chantier pour notamment limiter les émissions sonores et en atténuer les effets.

#### **1.5.4.7. Les vibrations :**

Les nuisances relatives aux vibrations sont étroitement liées aux travaux de dévoiement des réseaux et de restructuration des chaussées associée à la réalisation de la plate-forme, chantiers qui s'étaleront de début 2011 à fin 2014.

L'utilisation d'engins de chantier conformes à la réglementation et un bon ordonnancement coordonnant les opérations en lien avec le maître d'ouvrage, les maîtres d'œuvre, les entreprises et les publics concernés par les travaux, apparaissent comme des mesures correctrices indispensables.

Quant aux vibrations liées à la circulation du tramway, elles sont provoquées par le roulement des rames sur les rails et les joints entre ceux-ci. Cependant ici, des aménagements pourront fortement corriger cette nuisance, tels :

- pose avec mise en œuvre de techniques anti-vibratiles, mesure programmée dans les zones où le tramway passera à moins de 7 m des habitations, envisageable ailleurs sur étude ciblée ;
- rail totalement soudé, sans joint, compatible avec une pose encastrée et l'adoption sur les rames de roues en matériaux *élastiques*.

#### **1.5.4.8. Les eaux superficielles et souterraines :**

Les captages assurant l'alimentation en eau potable de la ville sont en dehors du territoire communal. Le projet n'interfère donc aucun périmètre de protection de captage.

Les principaux objectifs sont de prendre en compte le SDAGE et d'évaluer la compatibilité du projet de tramway avec les prescriptions de ce document, afin d'y apporter les mesures correctives nécessaires. Les principaux enjeux de la zone d'étude en terme de gestion des eaux sont la préservation des aquifères et le maintien des zones humides écologiquement intéressantes. Le maître d'ouvrage, sur avis de l'autorité environnementale (DREAL), a réalisé un diagnostic dont il est résulté que la zone d'étude n'abritait aucune zone humide.

La zone d'étude n'est pas concernée par un périmètre de SAGE, mais elle l'est par le Plan de Protection contre les Risques d'Inondation (PPRI) du Doubs, le projet franchissant plusieurs sections inondables dont des zones de danger (la place Chamars et la Gare d'Eau, les quais le long de la rivière dans le quartier Battant, la promenade Micaud, la Place de la Révolution, les rues des Boucheries et Goudime!, les secteurs de part et d'autre du Pont de la République) et des zones de protection autour de ces zones de danger. La rivière est franchie au niveau de quatre ouvrages d'art existants (Pont Charles de Gaulle, Pont Canot, Pont Battant, Pont de la République), chacun de ces ponts devant recevoir des travaux de renforcement des structures, voire de restructuration totale (démolition et reconstruction du Pont Battant nécessitant la construction préalable d'une estacade provisoire). Enfin, pour clore la liste des ouvrages impactant le cours d'eau, un renforcement de la stabilité du Quai Veil Picard, sur 600 ml, associé à un encorbellement surplombant le lit mineur du Doubs.

Compte tenu que ces travaux importants sont susceptibles de restreindre les sections d'écoulement d'eau, au moins pendant leur réalisation, l'instruction des dossiers relatifs au projet de tramway comprend l'avis du service instructeur de la Police de l'Eau (DDT 25). Un dossier de demande d'autorisation au titre de la Loi sur l'Eau a été établi conformément à l'article R214-1 du code de l'environnement, d'où une enquête publique conjointe à la présente enquête.

Pendant la durée des travaux, l'entretien et le stationnement des engins de chantier se feront au niveau des zones de stockage situées en dehors des zones de thalweg. Il en est de même pour les déchets et excédents de toute nature (enrobés, hydrocarbures, graves...) qui devront être stockés sur ces zones et exportés à la fin du chantier vers des lieux de traitements spécifiques. Ces zones de stockage seront étanchéifiées et des bacs de rétention permettront de collecter les huiles et hydrocarbures.

Concernant les effets sur les eaux souterraines, la zone d'étude apparaît fortement vulnérable à tout phénomène de pollution. La structure géologique de Besançon se caractérise par des terrains karstiques de faible puissance, les aquifères entretenant donc une relation étroite avec les infiltrations en surface.

Les rejets d'eaux pluviales de plate-forme se feront dans le réseau d'assainissement unitaire existant. Cependant, les tronçons où la plate-forme sera végétalisée permettront de limiter les rejets dans les réseaux en favorisant l'infiltration dans le sol sans passage dans un ouvrage d'épuration. Les eaux de ruissellement du centre de maintenance et des parcs-relais feront nécessairement l'objet d'un stockage dans des bassins de rétention couplés à des séparateurs d'hydrocarbures avant rejet dans le réseau.

#### **1.5.4.9. Les risques industriels :**

L'étude d'impact, sous le titre *Les risques technologiques et humain*, publie la liste des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) implantées sur la zone d'étude élargie.

Sont ainsi recensés :

- un site *SEVESO II seuil bas*, s'agissant d'un établissement de stockage de gaz PRIMAGAZ implanté dans la zone d'activité Trépillot-Tilleroyes, secteur Nord-Ouest de la ville de BESANCON. Il est hors de la zone d'étude, y compris son périmètre de consultation de 100 mètres ;
- l'usine d'incinération des ordures ménagères qui se trouve dans la zone d'étude, secteur Ouest de la ville, en bordure de la rue de Dôle, site assorti d'un périmètre de consultation de 200 mètres traversé par le projet de tramway ;
- 30 autres ICPE industrielles présentes sur le territoire de la commune de BESANCON, 1 sur la commune de CHALEZEULE, 3 sur la commune de THISE, 1 sur la commune de FRANOIS, une partie de ces installations étant située dans la bande de 500 mètres de part et d'autre de la ligne de tramway.

Tous ces établissements industriels relèvent de la surveillance de l'autorité environnementale représentée par la Direction Régionale de l'Équipement, de l'Aménagement, du Logement (DREAL) de Franche-Comté.

#### **1.5.4.10. Les impacts fonciers :**

Le tracé du tramway et les aménagements associés ont été définis de façon à minimiser les emprises foncières. Néanmoins, de telles acquisitions seront nécessaires sur le domaine privé, comme des échanges de domanialité ou des conventions d'occupation seront nécessaires sur le domaine public.

Les principaux propriétaires concernés par l'emprise du tramway et du centre de maintenance sont :

- les communes de BESANCON et CHALEZEULE
- le département du Doubs
- l'Etat avec le campus universitaire
- le CHU
- les Voies Navigables de France
- la SNCF
- les propriétaires privés
- voire, des bailleurs sociaux

Le projet, dans sa définition actuelle, impacte faiblement les bâtis ou dépendances privés :

- 4 propriétés privées insérées sur l'îlot de l'intersection rue Général Brulard/rue de la Grette, lequel est positionné sur le tracé, font l'objet d'acquisitions foncières par la CAGB ;
- une autre acquisition foncière de propriété privée résultera d'une continuité entre les rues Schweitzer et Nicolas Nicole.

Mais l'impact sera plus important s'agissant des parcelles identifiées aux extrémités Ouest et Est (centre de maintenance des Hauts-de-Chazal – terminus des Manières), parcelles agricoles d'une surface totale de plusieurs hectares, ainsi qu'au niveau des Vaites dans le périmètre des jardins ouvriers et serres de culture (pour la plate-forme tramway hors voirie).

Les acquisitions peuvent se faire à l'amiable ou par voie d'expropriation. Une enquête parcellaire est prévue début 2011, postérieurement à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, en vue de procéder à d'éventuelles expropriations. Elle est destinée à déterminer les propriétés ou parties de propriétés nécessaires à la réalisation des ouvrages, de rechercher l'identité des propriétaires et des titulaires de droits réels et de leur permettre d'exprimer leurs observations pour faire valoir leurs droits.

#### **1.5.4.11. Evaluation des consommations d'énergie :**

Les calculs qui suivent ont pour but d'établir un bilan énergétique annuel du projet, en soustrayant de la consommation énergétique des tramways, les consommations énergétiques des circulations routières (véhicules particuliers et bus) dont la suppression sera le fait du projet. Ces calculs résultent de l'application de taux préconisés par l'instruction relative aux méthodes d'évaluation économique de grands projets d'infrastructures de transport. Les consommations unitaires retenues sont de 0,072 kEP/km pour un VL, de 0,318 kEP/km pour un bus et de 0,810 kEP/km pour un tramway électrique.

La réduction de la distance parcourue annuellement par le trafic des VP est évaluée à 2.739.000 km. L'économie d'énergie qui en résultera sera donc 197 T(onnes)EP.

La réduction de la distance parcourue par an sur le réseau de bus réorganisé est évaluée à 1.301.856 km. L'économie d'énergie qui en résultera sera donc de 414 TEP.

La distance à parcourir annuellement sur le réseau de tramway est évaluée à 1.170.384 km. La nouvelle consommation d'énergie est évaluée à 948 TEP.

Le bilan énergétique imputable au projet s'établit donc à 948 – (197+414), soit 337 TEP. En osant une comparaison, ce chiffre représente les besoins annuels d'environ 70 habitants sur une base de consommation énergétique chiffrée en 2004 par la Direction Générale de l'Energie du Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie.

## **1.5.5. Economie du projet.**

### **1.5.5.1. Coût global du projet :**

Le coût global du projet représente une somme de 228 M€ (hors taxes) selon une estimation datant de l'an 2008 comportant une marge de +5% soit une estimation moyenne de 16 M€ par kilomètre. Cette dépense globale est ventilée de la manière suivante :

➤ construction de l'infrastructure et de la voie soit 31 %,	71,792 M€
➤ achat du matériel roulant soit 15 %,	35,296 M€
➤ équipements urbains, signalisation, alimentation électrique et PCC soit 20 %	44,654 M€
➤ études, maîtrise d'œuvre, maîtrise d'ouvrage soit 11 %	26,000 M€
➤ réalisation du centre de maintenance soit 6 %	13,112 M€
➤ acquisitions foncières fonciers soit 2%	5,000 M€
➤ coût de la déviation des réseaux soit 1 %	2,150 M€
➤ travaux préparatoires soit 4%,	8,823 M€
➤ construction des ouvrages d'art soit 8%	18,776 M€
➤ opérations induites soit 1%.	2,393 M€

Le devis financier estimatif traduit une préoccupation récurrente, à savoir l'optimisation des coûts en vue de demeurer dans une enveloppe supportable et acceptable. Cette volonté d'économie apparaît dans 19 rubriques de dépenses et s'exprime, selon le Maître d'ouvrage sans nuire à la qualité de la réalisation.

### **1.5.5.2. Coût en faveur de l'environnement :**

Une enveloppe conséquente de 26 389 000 € soit 11% du coût global du projet satisfait les aspirations environnementales qui se décomposent en mesures compensatoires (aménagement paysager et ensemencement de la plate-forme), en mesures de suppression des impacts (dispositifs de rétention et de traitement des eaux), en mesures de réduction des nuisances (pose de voies antivibratoires et de protections phoniques) ou en mesures d'accompagnement (aménagement de pistes cyclables et de trottoirs). Ces dispositions conduisent plus précisément à la plantation de 1170 arbres, à l'engazonnement d'un linéaire de 7 kilomètres sans omettre l'installation en divers points de dispositifs jugés utiles pour le maintien du bon écoulement et de la qualité des eaux ou pour la lutte contre les nuisances phoniques mais également pour l'aménagement de liaisons douces.

### **1.5.5.3. Financement du projet :**

Le Maître d'ouvrage responsable, certes soucieux de la faisabilité technique, revendique fortement un pragmatisme tout aussi affirmé dans l'aspect financier ; cette attitude a engendré une vérification de la pérennité du projet au sein d'un Plan Pluriannuel d'Investissement et de Fonctionnement (P.P.I.F.). Elle a débouché sur la mise en œuvre d'un outil de gestion et de suivi financier adapté lequel se traduit par une gestion en

autorisation de programme et crédit de paiement assortie de tableaux de bord actualisés en permanence.

La Communauté d'Agglomération du Grand BESANCON nourrissait de longue date ce projet et a anticipé le financement par l'augmentation progressive du taux de la taxe « Versements transports » qui est passé de :

- 1,05 % à 1,30% dès le début de l'an conformément à la décision en décembre 2005 de réaliser un Transport en Commun en Site Propre (T.C.S.P.).
- 1,30% à 1,80% à compter du 1er janvier 2009 suite à la définition du projet et au dépôt du dossier de financement au titre du « Grenelle de l'environnement ».

Cette redevance, destinée à financer les transports en commun, s'impose à tous les employeurs, publics ou privés, qui comptent plus de neuf salariés ou agents dans le périmètre d'une Autorité organisatrice de transport dans une collectivité de plus de 10 000 habitants.

Ainsi, le plan de financement de l'investissement M€, valeur 2008, correspond :

- à un autofinancement de 25 % résultant du produit de la contribution « Versement transport » constitué depuis 2006 et de l'écart entre le taux 1,05 et 1,80 %
- au montant de subventions représentant 25 % octroyées par l'Etat (30,1 M€), la ville de BESANCON (20 M€) et le Fonds Européen de Développement Economique Régional (FEDER) (0,9 M€);
- au recours à l'emprunt couvrant 50 % de la dépense à solliciter sur une période de 35 années.

Le Maître d'ouvrage se plaît à préciser l'étude financière rigoureuse conduite avec la ferme volonté de rechercher et découvrir la solution économique avantageuse dans le respect des contraintes liées aux finances publiques.

#### **1.5.5.4. Coût d'exploitation du réseau :**

Le coût d'exploitation subit indéniablement des évolutions du fait des dépenses supplémentaires découlant de l'exploitation des lignes de tramway partiellement compensées par les économies produites par la réorganisation du réseau « autobus ».

Le réseau « tramway » comprendra deux lignes à savoir :

- Hauts du Chazal – Gare Viotte,
- Hauts du Chazal – les Marnières.

La fréquence à l'heure de pointe sera de 5 minutes sur le tronc commun et de 10 minutes pour les branches « Gare Viotte » et « Marnières ». En heure creuse elle sera de 10 mn sur le tronc commun et 20 mn sur les branches. Le tramway circulera à une vitesse moyenne de 20 km/heure.

Le coût d'exploitation du tramway est estimé à 7 M€ par an sur une hypothèse de 1 170 384 kilomètres parcourus annuellement et un coût de 6 € par kilomètre. Ce dernier chiffre est en cohérence avec les estimations retenues en d'autres lieux. Un taux de dérive des coûts en euros constants de 0,50 % par an apporte une garantie d'autant plus indispensable que les dépenses progressent habituellement avec l'ancienneté du personnel et le vieillissement du matériel. Les économies annuelles liées à la réorganisation du réseau « Ginko » atteignent, selon estimation, la somme de 5,3 M€. Elles proviennent de la réduction de la distance parcourue soit 1 301 856 kilomètres à un coût de 4,1 € calculé par l'exploitant dans son rapport annuel d'activités.

En conclusion, le surcoût annuel d'exploitation s'élève à 1,7 M€ mais, dans un souci de prudence, le chiffre de 2 M€ a été retenu dans les projections financières. Ainsi, le budget correspondant aux charges d'exploitation de la totalité du réseau « Ginko » arrêté à 27,8 M€ en 2007 subira une hausse de 8 %.

### **1.5.5.5. Evaluation socio-économique du projet :**

La Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (L.O.T.I.) et son Décret d'application rendent obligatoire l'évaluation socio-économique de tout projet d'infrastructure de transport faisant appel à un financement public aux fins de présenter aux décideurs un outil susceptible d'apprécier l'intérêt du projet pour la collectivité. Il s'agit en l'occurrence de recenser et évaluer les impacts socio-économiques d'un tel projet de Transport en Commun en Site Propre (T.C.S.P.) pour la ville de BESANCON.

La collectivité juge de l'intérêt produit selon :

- un bilan économique établi à partir des coûts d'investissement et de la variation des dépenses d'exploitation par rapport à une situation projetée au fil de l'eau sans omettre les divers gains générés pour la collectivité comme la réduction des temps de déplacements ou les reportés provoqués de la voiture particulière ou l'autobus vers le tramway,
- un ratio de rentabilité économique laquelle est appréciée sur la base des deux indicateurs habituels à savoir le bénéfice actualisé et le taux de rentabilité interne.

Le bilan a été élaboré sur une période de trente ans à partir de 2015 suivant les méthodologies recommandées. Il repose sur les hypothèses suivantes : année de référence des coûts d'investissements 2008, début des investissements en 2009, démarrage des travaux en 2011, mise en service en 2015, durée de vie des infrastructures de 50 ans, de 15 ans pour le revêtement de la plate-forme et de 15 à 30 ans selon le type pour les équipements. Les évaluations intègrent un taux d'actualisation de 4 % conformément aux prescriptions en vigueur.

Les coûts d'investissement imputables à la réalisation du projet sont estimés à 228 M€ (§ 1.1.5.1) et la variation du coût d'exploitation annuelle à 1,7 M€ (§1.1.5.4).

Le projet engendre divers avantages notamment un gain de temps pour les usagers des transports collectifs se répartissent en trois catégories :

- gain de 535 000 heures pour les 96 000 anciens utilisateurs des transports collectifs à raison d'une minute 45 secondes par déplacement en moyenne,
- gain de 12 000 heures pour les 3 000 usagers transférés de la voiture particulière vers le transport collectif et des 1 300 nouveaux usagers à raison de 0,73 minutes par déplacement en moyenne.

La valeur du temps retenue par la CAGB est de 13,08 € par heure, valeur moyenne appliquée dans les villes de BORDEAUX, MONTPELLIER, STRASBOURG et en région Ile de France.

Les gains de temps représentatifs de la décongestion de la voirie, évalués à partir des véhicules-kilomètres économisés, représentent environ 18 150 € en l'an 2015.

Les économies relatives à l'utilisation de la voiture particulière s'élève à 0,77 M€ en 2015 auxquelles il convient d'ajouter une somme de 0,24 M€ au titre de l'impact positif sur la sécurité.

Le transfert de la voiture particulière au transport en commun génère une économie de la dépense liée à la réalisation et à l'exploitation des places de stationnement estimée à 0,98 M€ à l'horizon 2015.

Les économies d'entretien de la voirie et de police de circulation représentent une somme de 0,15 M€.

Les gains liés à l'amélioration de l'environnement portent sur la diminution du bruit, de la pollution locale et de la pollution globale. Ils sont établis sur les bases globales de 0,045 € par voiture/km et de 0,298 € par bus/km.

La rentabilité du projet au sens socio-économique se concrétise par le bénéfice actualisé et le taux de rentabilité interne. Le premier indicateur indique le bénéfice au sens économique de l'investissement sur sa durée de vie. Une fois la durée de vie du projet écoulee, le bénéfice actualisé doit être positif afin que le projet présente un avantage économique à la collectivité. Dans le cas contraire, les deniers publics n'auraient pas été investis pour une utilisation optimale. Le taux de rentabilité interne, il s'agit du taux d'actualisation permettant d'annuler le bénéfice actualisé net. Il doit être supérieur au taux d'actualisation de ce type de projet, soit supérieur à 4%.

Le bénéfice actualisé et le taux de rentabilité interne se calcule à l'aide de formules complexes prenant en compte les données précédentes et une valeur du temps fixée à 13,08 € par heure. Le calcul socio-économique du projet de la ligne de tramway à BESANCON donne les résultats suivants :

- un bénéfice actualisé de - 26 M€,
- un taux de rentabilité interne de 3,2 %.

## **1.5.6 Les plans locaux d'urbanisme**

### **1.5.6.1 Généralités.**

En application des prescriptions de l'article L123-16 du Code de l'urbanisme, la déclaration d'utilité publique du projet du tramway du Grand Besançon ne pourra intervenir que si l'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité plans locaux d'urbanisme des communes d'implantation, Chalezeule et Besançon. La présente enquête porte donc également sur la mise en compatibilité des PLU des deux communes concernées.

Il convient d'adapter les pièces écrites et graphiques de ces documents d'urbanisme pour autoriser la réalisation des travaux. Cette adaptation porte sur le règlement des zonages concernés par le tracé et sur la délimitation des emplacements réservés. Pour se faire la CAGB s'est livrée à un examen exhaustif de la compatibilité des différentes parties des deux PLU avec le projet de tramway et de la situation du projet vis à vis des documents de cadrage notamment d'urbanisme : le Schéma Directeur de l'Agglomération Bisontine (S.D.A.B.) approuvé en mars 2002, le Programme Local d'Habitat (P.L.H.) validé en juin 2006, les deux Plans de Déplacements Urbains approuvés le 1<sup>er</sup> janvier 2001 par la CAGB.

Le Plan de Sauvegarde et Mise en Valeur (P.S.M.V.) du quartier Battant a été mis en révision et celui du « centre ancien » est en cours d'élaboration. Le projet sera compatible avec les PSMV à l'issue de ces procédures.

### **1.5.6.2 Plan local d'urbanisme de la ville de Besançon.**

Le Plan Local d'Urbanisme de la ville de Besançon en vigueur a été approuvé le 5 juillet 2007. Par délibération du 25 septembre 2008, le conseil municipal a engagé une procédure de révision. Cette révision, toujours en cours. Elle est totalement indépendante de la présente procédure.

Le maître d'ouvrage s'est livré à un examen exhaustif de la compatibilité du projet de réalisation des deux premières lignes de tramway de l'agglomération bisontine avec le PLU de Besançon. Il rappelle que ce projet est en cohérence avec les objectifs en matière de

développement des transports en commun inscrit dans le projet d'aménagement et de développement durable ( **PADD**) du Plan Local d'Urbanisme.

La mise en compatibilité du PLU consiste :

- A compléter le chapitre III « Journal du PLU » du rapport de présentation du PLU Besançon par un additif à la partie 3.3 intitulée « Parti d'aménagement, zonage et règlement ».
- A compléter le chapitre III du rapport de présentation du PLU par un additif à la partie 3.4 intitulée « Mise en valeur et évaluation environnementale ».
- A modifier les documents graphiques, pièce 4.2.1 intitulée « Planches de zonage réglementaire au 1/2000<sup>ème</sup> » issue du dossier 4 du PLU « Règlement et documents graphiques du règlement ».
- A modifier la liste des emplacements réservés, pièce 4.5 « Liste des emplacements réservés » du dossier 4 du PLU.
- A modifier la liste des servitudes par création d'une servitude établie au titre de l'article L123-2c du code de l'urbanisme rue Nicolas Nicole.

### **1.5.6.3 Plan local d'urbanisme de la commune de Chalezeule.**

Le Plan Local d'Urbanisme de la ville de la commune de Chalezeule en vigueur a été approuvé le 28 février 2008.

Le maître d'ouvrage s'est livré à un examen exhaustif de la compatibilité du projet de réalisation des deux premières lignes de tramway de l'agglomération bisontine avec le PLU de Chalezeule. Il rappelle que ce projet est en cohérence avec les objectifs en matière de développement des transports en commun inscrit dans le projet d'aménagement et de développement durable ( **PADD**) du Plan Local d'Urbanisme.

La mise en compatibilité du PLU consiste :

- A compléter le rapport de présentation du PLU de Chalezeule par un additif intitulé « Description du projet ».
- A modifier la liste des emplacements réservés, pièce 4.2 « Liste des emplacements réservés ».
- A modifier la pièce 4.2 du PLU dite « Document graphique zonage Nord de la commune » en y représentant les nouveaux emplacements réservés.

## **1.6 – COMPOSITIONS DES DOSSIERS.**

*Ce chapitre décrit le dossier dans la forme où il a été présenté à l'enquête par le maître d'ouvrage, sans que la commission ne porte une appréciation sur son contenu ou sa présentation. Il comprend toutefois, in fine, la mention des documents fournis par le maître d'ouvrage à la demande de la commission ainsi que celle d'une adaptation demandée par la commission mais non satisfaite à l'ouverture de l'enquête.*

### **1.6.1 Dossier présenté par le maître d'ouvrage**

Le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (PLU) de Besançon et Chalezeule, adapté à la nature et à l'importance de l'opération, est complexe et volumineux puisqu'il compte au total environ 1 500 pages de format A4. Il se compose de onze « pièces », individualisées de A à K, réparties en trois tomes, plus un volume d'annexes au tome 1 (documents datés du 05 juillet 2010), et un addendum au dossier (daté du 13 octobre 2010).

Physiquement, le dossier se présente sous forme de cinq volumes reliés :

- un volume intitulé « Tome 1 » et comprenant les pièces A à H (voir ci-après) ;
- un volume intitulé « Tome 1 - Annexes » ;
- un volume intitulé « Tome 2 » et comprenant la pièce I ;
- un volume intitulé « Tome 3 » et comprenant les pièces J et K ;
- un volume dédié à l'Addendum au dossier.

**La pièce A** correspond au « plan de situation », à l'échelle approximative de 1/120.000 (par agrandissement de la carte Michelin) permettant de situer le corridor du projet dans l'agglomération Bisontine.

**La pièce B**, intitulée « insertion de l'enquête dans la procédure administrative relative au dossier », situe l'enquête aussi bien dans le long cheminement des études et du processus décisionnel mené par le maître d'ouvrage que dans la chaîne des procédures administratives auxquelles un tel projet doit satisfaire. C'est dans cette pièce que sont définis l'objet et le type de l'enquête ainsi que les textes de référence.

Cette pièce B est complétée par deux documents inclus dans les Annexes au Tome 1 :

- Annexe 1 : Délibérations-clés de définition du projet ;
- Annexe 2 : Déclaration de complétude du dossier de définition de sécurité du tramway.

**La pièce C**, « notice explicative », fournit, en plus de 120 pages A4, des informations sur les motifs et objectifs du projet, le processus de définition du tracé et les raisons des choix effectués, le parti d'aménagement retenu, le coût et le calendrier prévisionnel des travaux, les résultats attendus. Elle constitue ainsi, pour le public, un accès privilégié à un dossier inévitablement complexe.

En complément, des planches graphiques d'insertion du tracé dans le tissu urbain sont fournies dans les Annexes au Tome 1 : en Annexe 4, vingt-six plans couvrant la totalité du parcours montrent l'insertion de la ligne dans son environnement urbain immédiat. Bien que portant l'indication d'une échelle au 1/500, il s'agit en fait de réductions au format A3 de plans au 1/500. L'échelle de ces planches étant en fait bien inférieure et rendant leur lisibilité aléatoire, la commission d'enquête a demandé des compléments au maître d'ouvrage : voir ci-après.

**La pièce D** correspond au « plan général des travaux ». Regroupant deux plans juxtaposés en vis-à-vis et un commentaire explicatif, il situe le tracé dans son contexte urbain à une échelle intermédiaire entre le plan de situation et les planches d'insertion et permet ainsi de visualiser le cheminement de la ligne et les principaux ouvrages annexes.

**La pièce E** expose les « caractéristiques des ouvrages les plus importants », offrant une description technique de ceux-ci : plateforme, voies, stations, alimentation en énergie, ouvrages d'art (dont pont Battant à reconstruire), parcs-relais et pôles d'échanges, centre de maintenance.

**La pièce F** fournit une « appréciation sommaire des dépenses » décomposées en dix-neuf postes, ainsi que des précisions sur le mode de financement du projet.

Cette pièce F est complétée par un document inclus dans les Annexes au Tome 1 : Annexe 3, actualisation de l'estimation sommaire des parcelles, fournie par France-Domaine.

**La pièce G** traite de « l'évaluation socio-économique du projet ». Elle expose, outre les hypothèses retenues pour établir cette évaluation, les coûts collectifs des pollutions, nuisances et avantages résultant, pour la collectivité, de la ligne de tramway ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques liées à l'exploitation de l'ouvrage en raison des déplacements induits et évités.

**La pièce H** correspond à « l'avis de l'autorité environnementale » et comprend un seul document : la lettre du 10 septembre 2010 donnant l'avis du Préfet de Région, Préfet du Doubs, en sa qualité d'autorité environnementale compétente pour le projet.

**La pièce I** est entièrement consacrée à « l'étude d'impact » du projet sur l'environnement humain et naturel. Avec 930 pages au format A4, c'est le document le plus volumineux du dossier. Cette pièce comprend, développé sur environ 60 pages A4, le « résumé non technique de l'étude d'impact », partie du document qui facilite, pour les non-spécialistes, la prise de connaissance des informations, souvent très techniques, contenues dans l'étude proprement dite. C'est, avec la notice explicative (pièce C), le document qui permet au public un accès plus aisé aux informations essentielles nécessaires à la compréhension et à l'analyse du projet.

**La pièce J**, « dossier de mise en compatibilité du PLU de Besançon », contient les éléments définissant les modifications à apporter au PLU de la ville de Besançon (règlement, documents graphiques, emplacements réservés, servitudes) pour assurer sa compatibilité avec le projet.

**La pièce K**, « dossier de mise en compatibilité du PLU de Chalezeule », contient les mêmes éléments pour la commune de Chalezeule.

« **L'Addendum au dossier** » fournit des compléments d'information à la suite de l'avis de l'autorité environnementale et des compléments d'information aux dossiers de mise en compatibilité des PLU assortis d'annexes relatives aux zones humides.

## **1.6.2 Les documents complémentaires**

La commission d'enquête, après avoir constaté la mauvaise qualité de lecture des planches d'insertion en raison de l'inadaptation de l'échelle après réduction au format A3, a demandé au maître d'ouvrage de fournir les plans à l'échelle réelle du 1/500, plans existants puisqu'utilisés pendant la visite des lieux. La CAGB a répondu favorablement à cette demande en versant au dossier mis à la disposition du public, sur chacun des sites de l'enquête, un ou plusieurs jeux de plans au 1/500, parfaitement lisibles. Ces documents, qui faisaient dès lors partie intégrante du dossier soumis à l'enquête, ont d'ailleurs été largement utilisés durant l'enquête et notamment pendant les permanences des commissaires enquêteurs.

D'autre part, la commission d'enquête a demandé que ces plans déterminent avec précision le « périmètre du projet » en utilisant cette appellation au lieu et place de « limite d'intervention du projet » pour désigner un pointillé rouge parfaitement identifiable et identifié sur ces documents. La CAGB, après consultation des services préfectoraux, n'a pas cru pouvoir satisfaire cette demande. La commission considère donc que le « périmètre du projet » coïncide avec la « limite d'intervention du projet » telle que figurée sur les plans au 1/500.

## **1.7 - CONCERTATION PREALABLE .**

Le conseil communautaire, par délibération du 05 mai 2008, a défini les modalités de la concertation publique préalable, en application de l'article L 300-2-c du code de l'urbanisme visant à associer le public à l'élaboration du projet. La consultation portait sur le choix du tracé et sur les options technologiques du matériel roulant.

La concertation s'est déroulée du 29 septembre au 27 octobre 2008 sur un dossier constitué à cet effet.

Elle a comporté 8 réunions publiques : une réunion générale, trois réunions de quartiers, deux réunions de secteurs et deux réunions ciblées avec les représentants des commerçants et des conseils de quartiers. S'y sont ajoutées dix-neuf réunions thématiques spécifiques en directions de publics ciblés. Une exposition publique a été organisée dans quatre lieux distincts : la City, siège de la CAGB, la mairie de Besançon, la galerie commerciale CARREFOUR à Chalezeule à l'Est et la mairie de François à l'Ouest.

Les outils d'expression écrite étaient diversifiés : registres, livres blancs, fiches distribuées lors des réunions publiques, espace d'échanges interactifs, auxquels s'ajoutait le site internet de la CAGB autorisant l'expression par courriels.

La participation de la population a été importante avec 750 personnes aux réunions publiques, 500 dans les réunions ciblées, soit 1 350 personnes au total qui ont posé environ 160 questions orales. Par écrit, 130 commentaires, questions ou courriels ont été adressés à la CAGB.

Le bilan de la concertation a été tiré et approuvé par délibération du conseil de la communauté en date du 18 décembre 2008.

Au vu de ces résultats, la CAGB a tranché en faveur d'un tramway sur rails et a validé le passage par la Boucle et le quartier Palente-Orchamps.

## **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 BOSSONNET, 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. Les propositions de la commission d'enquête ont été acceptées notamment celles concernant le calendrier des permanences, la publicité, la mise à la disposition du public d'un sommaire général du dossier et la mise à la disposition du dossier sur le site internet du maître d'ouvrage avec une version de téléchargeable, poids numérique des images allégé.

Le lundi 22 novembre 2010, Monsieur Laithier, membre de la commission d'enquête 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 : son intérêt pour l'agglomération et la ville, la stratégie de la CAGB et de la ville en matière d'articulation du projet tramway et des autres axes de développement.

## **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 dans les lieux habituels d'affichage des 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 de Viotte, proximité de Fort Benoît. La CAGB a fait procéder à plusieurs constats de ces affichages par voie d'huissier.

## 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 1 du 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 dispose d'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 Chalezeulé 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<sup>er</sup> 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 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.

## **2.9 – CLOTURE 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<sup>er</sup> février 2011 pour récupérer, la totalité des registres d'enquête accompagnés des différents courriers annexés.

La commission d'enquête a décidé de retenir les six courriers reçus par la préfecture le 31 janvier 2011 car ils ont été postés pendant la consultation du public : courrier de Mme Yvette

Siméon, un de Mr Claude Siméon, un de Daniell et Martine Robbe, un de Mr Hervé Groult et un de Mr Bruno Bertrand.

Les services du Grand Besançon ont enregistré le 27 janvier 2011, un courrier en forme de pétition en date du 31 décembre 2010 de riverains du tracé habitant ou travaillant entre les futures stations Polygone et Saint Jacques. La date d'enregistrement est authentifiée par un cachet et le numéro d'enregistrement. La commission d'enquête a décidé de retenir ce courrier même s'il n'a pas été remis en même temps que les autres.

Deux autres courriers sont parvenus après les délais : un courrier de Mr Jean-Lou Perrot et un de Mr Allienbach. Ces courriers n'ont pas été retenus par la commission d'enquête.

## **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 bisontins, 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, de la nature de l'occupation actuelle des sols, de la typologie des constructions, des vues dans la ville et vers son environnement, des espaces verts, des plantations existantes et des grands axes de communication structurant l'espace. Le parcours retenu nous a permis de visiter plus particulièrement tous les secteurs traversés par le projet.

Le lundi 10 janvier 2011 matin, la commission d'enquête s'est rendue sur place pour apprécier certaines déclarations du public relatives à des points particuliers du tracé à l'Est de l'agglomération notamment rue Nicolas Nicole, rue des Cras, rue du 11 novembre et le secteur de Palente.

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 au centre de la ville, le pont Carnot, les quais, le pont Battant, la place de la Révolution et le pont de la République. Elle a souhaité parcourir également l'itinéraire, traversant la boucle, écarté à la suite de l'avis défavorable de l'Architecte des Bâtiments de France.

Le lundi 24 janvier 2011, la commission d'enquête s'est rendue sur la zone d'implantation du Dépôt et sur le carrefour Micropolis. Elle s'est également transportée rue de la corvée et rue des Géraniums pour apprécier sur le terrain les propositions de variantes faites par le public.

L'ensemble de ces visites a permis à la commission d'enquête d'apprécier la largeur et la pente des voies, l'importance et la configuration des carrefours, la circulation existante, la nature des habitats en rives du tracé, la distance des habitations par rapport aux futures voies du tramway.

## **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 dépends 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<sup>er</sup> décembre 2010, après avoir étudié du dossier, la commission d'enquête s'est entretenu 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 légende. La commission a également souhaité obtenir de la communauté d'agglomération, certaines précisions sur divers aspects de l'opération pour compléter son information.

Le 17 février 2010, après avoir pris connaissance de toutes les observations du public, la commission d'enquête a adressé un courrier au maître d'ouvrage en l'invitant à répondre à une dizaine de questions portant notamment sur le financement, les travaux préliminaires et des points particuliers du tracé. Les copies de cette demande d'information et des réponses reçues sont jointes en annexes 3 et 4.

## **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.

Le 22 décembre 2010, la commission d'enquête s'est entretenue par vidéo conférence avec monsieur LEGOUIS des études et mesures relatives à la propagation et aux effets des vibrations engendrés par le passage des rames de tramway. Il a apporté toutes les précisions souhaitées en réponses aux questions des commissaires enquêteurs tant sur la méthodologie des études que sur les mesures en cours. Il a longuement décrit les dispositions qui pourront être prises pour remédier à d'éventuels effets.

## **2.14 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 3 mars 2011, la commission d'enquête examine le projet de rédaction du rapport, examen des premières rédactions de l'analyse des observations, poursuite de l'examen des observations. Entretien avec M. Gudefin

Le 9 mars 2011, la commission d'enquête examine le projet de rédaction de l'analyse des observations, poursuite de l'examen 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 au titre de la loi sur l'eau. Elle poursuit l'analyse des observations.

Le 24 mars 2011, la commission d'enquête achève la rédaction de l'analyse des observations et prépare ses conclusions.

Le 31 mars 2011, la commission d'enquête signe son rapport et ses conclusions.

## **2.15. REMISE DU RAPPORT.**

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

- le rapport et les conclusions de la commission et les documents annexés,
- 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

#### 3.1.1 Relation comptable des interventions du public

Le public s'est exprimé sur 23 registres d'enquête mis à sa disposition dans les quatre lieux de consultation, 13 affectés à la DUP, 5 affectés aux PLU de Besançon et de Chalezeule et 5 affectés à l'autorisation au titre de la loi sur l'eau. De nombreuses personnes ont remis ou adressé des documents qui ont été annexés à l'un des registres d'enquête. D'autres documents ont été collés ou agrafés par les intervenants directement sur les pages des registres d'enquête. On dénombre trois pétitions ou courrier en forme de pétition.

#### Registres affectés à la DUP.

##### ➤ Préfecture du Doubs

- 10 observations consignées dans le registre 1
- 8 observations consignées dans le registre 2.
- 43 documents annexés.
- soit 61 interventions du public.

##### ➤ Mairie de Besançon

- 18 observations consignées dans le registre 1
- 24 observations consignées dans le registre 2.
- 22 observations consignées dans le registre 3.
- 14 observations consignées dans le registre 4.
- 1 observation consignée dans le registre 5.
- 30 documents annexés.
- soit 109 interventions du public.

##### ➤ Siège du Grand Besançon

- 16 observations consignées dans le registre 1
- 2 observations consignées dans le registre 2.
- 0 observation consignée dans le registre 3.
- 0 observation consignée dans le registre 4.
- 0 observation consignée dans le registre 5.
- 10 documents annexés.
- soit 28 interventions du public.

##### ➤ Mairie de Chalezeule

- 1 observation consignée dans le registre.
- 2 documents annexés.
- soit 3 interventions du public.

#### Registres affectés aux PLU.

##### ➤ Préfecture du Doubs.

- Aucune intervention.

##### ➤ Mairie de Besançon

- 2 observations consignées dans le registre.

- **Siège du Grand Besançon**
  - 1 observation consignée dans le registre 1
  - Aucune observation sur le registre 2
- **Mairie de Chalezeule**
  - Aucune contribution

La commission d'enquête a constaté que, comme c'est généralement le cas, des observations ont été consignées indifféremment sur les registres sans se soucier de leur affectation à l'une ou l'autre des enquêtes conjointes. La commission d'enquête a décidé d'examiner les observations relatives à la déclaration d'utilité publique de l'opération sans se soucier de l'affectation des registres d'enquête sur lesquels elles ont été consignées ou annexées. En conséquence, les trois interventions consignées sur les registres affectés aux PLU mais qui concerne la déclaration d'utilité publique seront intégrées dans l'analyse des observations relatives à la DUP.

On dénombre ainsi un total de **201 interventions** relatives à la DUP et aucune pour les PLU de Besançon et de Chalezeule.

### 3.1.2. Relation comptable des signataires.

Des observations, des documents et des pétitions ont été signées par plusieurs personnes. La commission d'enquête a donc procédé à l'évaluation du nombre de ces personnes dans le tableau suivant.

<u>Lieux de consultation</u>	<u>Nombre de signataires</u>	<u>Remarques</u>
<b>Préfecture</b>	905 personnes	Dont : - 109 signataires de la lettre des habitants de la rue Nicolas Nicole. - 105 signataires de la pétition pour un projet alternatif au Tram. - 616 signataires de la pétition initiée par M. Antheaume. - 11 signataires du courrier de la copropriété Diderot
<b>Mairie Besançon</b>	128 personnes	Dont 15 signataires du document intitulé « si le tram passe rue Nicolas Nicole »
<b>Grand Besançon</b>	116 personnes	Dont 84 signataires de la lettre sollicitant un arrêt sur le pont Charles de Gaulle
<b>Chalezeule</b>	4 personnes	
<b>Registres PLU</b>	3 personnes	
<b><u>Total</u></b>	1156 personnes	

Ainsi **1.156 personnes** sont intervenues individuellement ou collectivement au cours de cette enquête.

Le site dédié au tramway du Grand Besançon a été visité par environ 2658 internautes. 455 personnes sont venues aux permanences des commissaires enquêteurs. En l'absence de données sur le nombre de personnes venues consulter le dossier en dehors de ces permanences, on peut raisonnablement penser qu'au moins 3500 habitants se sont informés. On constate que seulement une faible part des personnes ayant consulté le dossier a consigné une observation sur les registres d'enquête ou adressé un courrier.

Les membres de la commission d'enquête ont systématiquement invité les personnes qu'ils ont entendues à s'exprimer sur les registres d'enquête ou à adresser un courrier au Président de la commission d'enquête. Ils ont constaté que des personnes qui souhaitaient seulement s'informer sur le projet et qui ne manifestaient dans leurs propos ni opposition ni adhésion au projet, ne consignaient aucune observation tout en disant vouloir le faire plus tard. On ne sait s'ils l'ont fait.

### **3.1.3 Sens général de l'avis.**

Si l'on considère le sens général des interventions, elles se répartissent comme suit :

- 19 interventions favorables au projet ;
- 35 interventions favorables au projet mais faisant état de remarques ou de réserves ;
- 73 interventions faisant état de remarques ou de réserves mais sans expression d'un avis général sur le projet.
- 74 interventions opposées au projet ;

Si l'on considère le nombre de signataires, ils se répartissent comme suit :

- 22 personnes favorables au projet ;
- 47 personnes favorables au projet mais faisant état de remarques ou de réserves ;
- 289 personnes faisant état de remarques ou de réserves mais sans expression d'un avis général sur le projet.
- 182 personnes opposées au projet ;
- 616 signataires de la pétition initiée par M. Antheaume dont le recueil des signatures a eu lieu en novembre/décembre 2010. Pour la commission d'enquête, ces personnes ont certes affirmé une opposition au projet mais avant qu'elles aient pu prendre connaissance du dossier.

### **3.1.4 Interventions de personnes morales et de personnalités.**

**Remarque :** Les listes suivantes sans être exhaustives, rassemblent les personnes morales et les personnalités les plus marquantes.

#### **3.1.4.1 Favorables au projet.**

Association des Usagers des Transports de l'Agglomération Bisontine

Conseil Consultatif des Habitants Palente/Orchamps/Saragosse/Vaïtes.

### **3.1.4.2 Favorables avec suggestions ou remarques.**

Comité syndical de la copropriété « Tristan Bernard »  
Comité syndical de la copropriété « Diderot »

### **3.1.4.3 Avec suggestions ou remarques mais sans avis général .**

Le Comité Syndical du 31 Quai Veil Picard  
L'association Vélo Besançon  
Renaissance du vieux Besançon  
Le groupe Europe-Ecologie, les Verts  
Le Conseil Municipal de François  
Église réformée de France

### **3.1.4.4 Défavorables au projet.**

Madame Françoise Branchet, députée  
Monsieur Nachin, Président de Besançon Demain pour l'Ecologie  
L'Association Besançon Renouveau

## **3.1.5 Principaux thèmes évoqués par le public.**

Durant l'enquête, la commission a procédé à des lectures partielles des interventions pour en dégager le sens général mais elle n'a procédé à une lecture approfondie de toutes les déclarations qu'après clôture de l'enquête. On trouve parfois au sein des contributions de simples interrogations, de véritables questions adressées au maître d'ouvrage ou à la commission d'enquête et quelques demandes de renseignements ou de production de documents. La commission d'enquête n'est pas tenue de répondre individuellement à chaque intervenant. Elle doit faire une analyse et une synthèse des déclarations du public. L'abondance des interventions l'a conduit logiquement à procéder à l'analyse des observations en les regroupant par thèmes.

Les thèmes mis en avant par les personnes qui ont consigné une observation ou adressé un courrier sont les suivants. De nombreuses personnes ont abordé plusieurs sujets, d'autres par contre n'ont pas motivé leur avis.

- La procédure.
- Choix du mode de TCSP.
- Les Infrastructures.
- Le stationnement.
- L'inter modalité.
- Les aspects économiques.
- L'Environnement et le Développement Durable.
- La période des travaux.

- Les problématiques locales.
- Les problématiques individuelles.
- Les sujets divers

Chacun de ces thèmes peut être divisé en sous thèmes en fonction des divers arguments présentés par le public. Dans cette analyse, la commission d'enquête a été conduite à examiner de très nombreux points du dossier dans le détail car les contributions du public ont été nombreuses, parfois très détaillées et bien argumentées. Il faut signaler l'abondance de questions soulevées et d'argumentations présentées.

La commission d'enquête s'est efforcée d'examiner les différents sujets traités sans faire œuvre de spécialiste mais en s'efforçant de se documenter suffisamment pour pouvoir faire une analyse critique des éléments fournis tant par le maître d'ouvrage que par le public, et pour comprendre tous les enjeux du projet, techniques, socio-économiques, environnementaux et sociaux. Elle a dégagé de cette analyse les divers éléments essentiels du projet pour en saisir tous les rapports et les hiérarchiser, afin d'en déterminer la finalité dans le **souci de l'intérêt général**.

La commission d'enquête a tenu compte dans son analyse des déclarations orales des personnes qu'elle a reçues. Les thèmes et les arguments présentés oralement sont identiques à ceux évoqués par écrit.

### **3.1.6 Méthodologie de l'analyse des observations.**

La commission a dressé un tableau des observations écrites du public qui figure dans le fascicule intitulé « Annexe 6 - Synthèse générale des observations » et qui permet de les identifier, de leur donner un numéro identifiant, de les rapporter au lieu de consultation, au support ou aux circonstances dans lesquelles elles ont été émises. Le tableau permet également d'indiquer les thèmes et sous thèmes évoqués et de caractériser en quelques mots les arguments utilisés.

L'analyse des observations, et les réponses qui leur sont faites dans la présente partie du rapport d'enquête, font souvent référence à l'identifiant.

Le tableau ci-après permet de comprendre la signification de cet identifiant.

- M : observation formulée sur registre d'enquête en Mairie de Besançon,
- LB : correspondance déposée en Mairie de BESANÇON,
- P : observation formulée sur registre d'enquête en Préfecture de Besançon,
- LP : correspondance déposée en Préfecture de Besançon,
- GB : observation formulée au siège de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon (C.A.G.B.),
- LGB : correspondance déposé au siège de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon (C.A.G.B.),
- CH : observation formulée sur registre en Mairie de Chalezeule,

- LCH : Correspondance déposée en Mairie de Chalezeule (doublon avec documents déposés en préfecture, non pris en compte dans le tableau de synthèse).

Pour chaque, thème ou sous thème, notre rédaction comprendra :

- Une synthèse des observations du public sur le sujet analysé. Les citations des contributions du public figurent en italiques pour les distinguées du reste du texte. La liste des identifiants des observations abordant le sujet n'est pas exhaustive dans le cas où celles-ci sont nombreuses pour éviter une énumération sans intérêt, seules figurent celles sélectionnées par le rédacteur. Le lecteur peut consulter le tableau s'il désire connaître toutes les personnes qui sont intervenues sur le sujet.
- Un exposé des éléments contenus dans le dossier soumis à l'enquête, dans des documents remis par le maître d'ouvrage, ainsi que la traduction des précisions et des renseignements complémentaires recueillis lors des auditions du maître d'ouvrage ou de ses représentants.
- Les commentaires de la commission d'enquête. Ces paragraphes constituent des appréciations partielles limitées aux thèmes évoqués par le public. L'avis motivé de la commission d'enquête sur l'ensemble du projet figure dans le document intitulé "conclusions et avis de la commission d'enquête". Les nuances que pourrait éventuellement ressentir le lecteur témoignent du débat au sein de la commission d'enquête et de son évolution.

## **3.2 – LA PROCEDURE D'ENQUETE PUBLIQUE.**

Les observations sur la procédure sont plus importantes qu'habituellement. Ce sujet est abordé d'une manière directe dans trente cinq interventions écrites du public soit 18 % du total. Ce sujet a également, fait l'objet de déclarations orales reprenant les arguments avancés par écrit. Les remarques sont surtout le fait de personnes opposées au projet. Une vingtaine d'observations mettent en cause l'utilité de l'enquête publique du fait que les travaux ont déjà débutés. Les autres observations portent sur la période de l'enquête publique, la prolongation de la durée de l'enquête, les conditions d'accueil du public, l'organisation d'un référendum, le dossier d'enquête et des questions plus spécifiques.

### **3.2.1 Utilité de l'enquête publique.**

#### **3.2.1.1 Synthèse des observations du public.**

La question de l'utilité de l'enquête publique est abordée dans une vingtaine d'interventions majoritairement à cause du démarrage des travaux avant de connaître les résultats de l'enquête. Certains déclarent même que « *les travaux ont commencé tout azimut avant l'enquête d'utilité publique* » (P7, LB5, LP15, LB 26, LGB3, ....) D'autres situent le début des travaux pendant l'enquête.

Cette situation donne le sentiment que l'enquête publique n'est d'aucune utilité car « *tout est prévu, organisé, planifié alors que l'enquête n'est pas terminée* » (LB9, M10). « *Nous pensons que le tracé du tram est d'ores et déjà figé* » (LP14).

Des intervenants pensent que « *cette situation n'incite pas le citoyen à apporter leurs contributions* » (LB22). Ce point « *me semble influencé l'avis de la population....Cela ne*

*pousse pas à la réflexion* » (M75). « *On nous demande notre avis pourquoi le faire ?* » (GB16)

Plusieurs personnes s'interrogent sur la légalité de cette situation. « *L'anticipation de ces travaux ...constitue un dévoiement de la procédure* » (LB25). « *Est-ce légal ?* ».

On estime que c'est une atteinte au caractère démocratique de la procédure. « *Etrange procédure démocratique !* » (GB17). « *Ce dévoiement anticipé des réseaux est un dévoiement de la lettre et de l'esprit de la loi* » (LB13). « *Cette pratique est l'expression d'un mépris des citoyens et des commissaires enquêteurs* » (LB 22); « *Tout cela donne une saveur bien particulière aux notions de transparence et de démocratie* » (LGB3). « *Politique du fait accompli* » (M40).

Une personne, Mme Christine Veille, présente des remerciements pour lui avoir permis de donner son avis même si elle pense que le sort du projet est joué. (P6)

Quelques personnes font remarquer que la mention « tramway » figurant sur les panneaux signalétique de travaux et la présence d'un marquage au sol sur le tracé de la ligne annoncent sans ambiguïté le démarrage des travaux du tramway.

### **3.2.1.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.**

Par courrier du 17 février 2011 (annexe 3), la commission d'enquête a demandé au maître d'ouvrage des explications à ce sujet. Le maître d'ouvrage a apporté une réponse écrite par mail du 24 février 2011 et par courrier du 15 mars 2011 dont les copies figurent respectivement en annexe 5 et en annexe 4.

Tout d'abord le maître d'ouvrage apporte des précisions sur la nature des travaux inclus dans le poste « travaux préparatoires » :

- la libération des emprises de surface,( démolition de bâtiments, ouvrages...)
- la dépose du mobilier urbain / signalisation,
- l'abattage et le dessouchage des arbres,
- les déviations provisoires de circulation,
- la mise en place de l'éclairage provisoire,
- les installations de chantier,
- les travaux préparatoires divers et finitions.

Il rappelle que la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon n'exerce aucune compétence en matière de réseaux, que ce sont les communes qui détiennent ces compétences et que l'enveloppe financière prévue pour le poste intitulé « déviation des réseaux » a uniquement pour objet de faire face à d'éventuels aléas, défaillance éventuelle d'un concessionnaire ou nécessité de dévier à nouveau un réseau suite à une modification incontournable du projet.

Il déclare que les concessionnaires des réseaux ont l'obligation de dévier les réseaux et d'en supporter les frais. Il s'appuie sur la jurisprudence dite « de Bobigny », arrêt n° 179013 du Conseil d'Etat statuant au contentieux et sur l'arrêt en date du 2 avril 2009, la Cour administrative d'Appel de Bordeaux qui confirme le principe général de financement et énonce que « *le bénéficiaire d'une autorisation d'occupation temporaire du domaine public*

*doit, sauf convention contraire, quelle que soit sa qualité, supporter sans indemnité les frais de déplacement ou de modification des installations aménagées en vertu de cette autorisation lorsque ce déplacement est la conséquence de travaux entrepris dans l'intérêt du domaine public occupé et que ces travaux constituent une opération d'aménagement conforme à la destination de ce domaine. »*

Il signale que les concessionnaires ont souhaité anticiper les travaux de réseau sous la future plateforme pour les étaler dans le temps. Aux termes des conventions signées en juillet 2010, ils se sont engagés à commencer les travaux fin 2010 bien que l'essentiel de ces travaux se dérouleront de l'automne 2011 à l'automne 2012. Aucun de ces chantiers n'est sous maîtrise d'ouvrage de la communauté d'agglomération.

La CAGB indique qu'un certain nombre de travaux d'aménagement réalisés par d'autres maîtres d'ouvrage tiennent compte du projet de tramway, comme par exemple la pose d'un collecteur rue Diderot.

### **3.2.1.3 Commentaires de la commission d'enquête.**

Du fait d'un avis préfectoral défavorable sur un premier dossier, le maître d'ouvrage est tenu à un calendrier serré. Il s'est ainsi avancé au maximum possible dans le démarrage de son projet sans que ces engagements aient un caractère définitif. Il a ainsi conclu divers contrats dont un marché de fourniture des rames avec une clause suspensive, un contrat de délégation de service public de transports urbains du Grand Besançon intégrant à terme le tramway et des conventions pour le dévoiement des réseaux. Les informations diffusées à propos de leur conclusion ne pouvaient que donner le sentiment que « *le tramway était parti* ».

Certains articles de journaux ou émissions télévisées régionales ont aussi contribué à renforcer cette idée.

En cours d'enquête, la commission a effectivement remarqué la présence de travaux dont le lien avec le tramway n'était pas dissimulé du fait de la présence de la mention « tramway » sur les panneaux signalant ces travaux. Durant leurs permanences, les membres de la commission d'enquête ont constaté que la réalisation de ces travaux préparatoires était très mal perçue par le public qui considère qu'il s'agit en fait d'un véritable démarrage des travaux de la ligne de tramway.

La commission d'enquête fait observer que ces travaux, quel qu'en soit la nature, ne nécessitent aucune déclaration d'utilité publique puisqu'ils ont été exécutés uniquement sur des emprises publiques.

Ainsi qu'elle l'a rappelé au § 1.4.2, la présente enquête est une procédure prévue par la loi qui est organisée après l'approbation du projet par le conseil de la collectivité et qui doit précéder la publication des arrêtés préfectoraux de déclaration d'utilité publique, de mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet de tramway et de cessibilité. Ces arrêtés ne peuvent être publiés, sous peine d'annulation en cas de recours, qu'après que la commission d'enquête ait remis son rapport et ses conclusions au préfet. Le projet de tramway entre dans le champ de l'article L123-1 du code de l'environnement qui prévoit que la réalisation de travaux exécutés par une personne publique doit être précédée d'une enquête publique.

L'espace public est largement utilisé pour recevoir des canalisations, conduites et câbles de toutes sortes car dans les zones urbaines c'est le seul espace libre pour accéder facilement aux usagers et aux habitants. Certains réseaux doivent pour des raisons techniques se situer en profondeur : l'assainissement, l'eau potable, parfois le chauffage collectif ou urbain.

D'autres réseaux anciennement aériens tels que l'électricité ou le téléphone sont de plus en plus souvent enfouis pour des préoccupations esthétiques. Le développement de nouvelles technologies de communication à haut débit comme les fibres optiques et la multiplication des réseaux pour les services ouverts à la concurrence, amplifient l'occupation du sous-sol de nos rues.

Il y a donc de plus en plus de réseaux aux statuts différents, publics ou privés, qui empruntent l'espace public souterrain. Le sous-sol est encombré, parfois saturé, par un maillage de réseaux implantés au fur et à mesure assez souvent plus en considération de l'espace restant que d'une véritable logique globale. Cet espace sous terrain est géré collectivement par les villes qui accordent des autorisations **d'occupation temporaire** aux concessionnaires de ces réseaux.

La commission d'enquête confirme que les concessionnaires ont l'obligation de déplacer, à leurs frais, leurs réseaux pour permettre l'implantation du tramway. Généralement, lorsqu'ils ont connaissance d'un tel projet, les concessionnaires sursoient à la réalisation des travaux non urgents dans la bande d'implantation prévue. Ils peuvent ainsi constituer une provision destinée à financer les travaux nécessaires à cette opération. Les concessionnaires assument la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre de ces travaux. Ils peuvent les réaliser à leur convenance pour permettre à la CAGB d'engager les travaux. Le calendrier et les modalités de réalisation de ces travaux font généralement l'objet de conventions entre les diverses parties : le porteur du projet, les communes et les concessionnaires. Cela a été le cas pour le tramway du Grand Besançon.

En ce qui concerne les travaux connexes réalisés par d'autres maîtres d'ouvrage notamment par la ville, la commission d'enquête estime qu'il est normal qu'ils soient réalisés en prenant en considération le projet de tramway, c'est le contraire qui est répréhensible.

La commission d'enquête regrette cependant que le maître d'ouvrage ait donné au public l'impression que l'opération était lancée notamment lors de la réalisation des travaux en cours de mise à niveau des canalisations souterraines, donnant ainsi à penser que l'enquête n'était d'aucune utilité. Elle estime que la CAGB aurait du apporter plus de précisions au public dès que cette question a été soulevée.

Si cette situation a porté atteinte aux yeux du public au caractère démocratique de l'enquête publique, les membres de la commission tiennent à affirmer qu'elle n'a pas eu d'influence sur les analyses et sur les avis qu'ils sont appelés à rendre au titre des diverses enquêtes conjointes. Ils se sont toujours sentis libres de se prononcer pour ou contre le projet d'autant que par leur nature les travaux entrepris n'engageaient pas irrémédiablement la réalisation du projet de tramway.

En réponse à certaines demandes en ce sens, la commission d'enquête rappelle qu'elle n'a pas à dire le droit y compris à propos de cet état de fait dans lequel le maître d'ouvrage assume les éventuels risques qu'il prend.

Les réflexions du public portent également, bien que de manière indirecte, sur la place de l'enquête publique dans l'ensemble de la procédure (LB 24 par exemple). L'enquête publique occupe réglementairement une place située vers l'aval, à un moment où il semble au public qu'il est plus difficile de remettre en cause l'opération. La commission d'enquête rappelle que le projet de tramway constitue une des opérations prévues par le Plan des Déplacements Urbains de l'agglomération qui a été soumis à enquête publique. Elle rappelle également que ce projet de TCSP a fait l'objet d'une concertation publique préalable organisée en application de l'article L 300-2-c du code de l'urbanisme du 29 septembre au 27 octobre 2008 visant à associer les habitants à l'élaboration du projet. Ces temps de concertation étaient l'occasion également de se prononcer sur le principe du projet.

La commission considère que l'enquête publique sur le projet de tramway de Besançon a été organisée à un stade auquel aucune décision définitive n'a encore été prise.

## **3.2.2 Organisation d'un référendum**

### **3.2.2.1 Synthèse des observations du public.**

Quatre personnes demandent l'organisation d'un référendum sur le projet de tramway. (LP37, P12, LB9 et M92). « *Ne serait-il pas bien venu d'organiser un référendum au niveau de la ville et de voir ce que pensent les bisontins. Ce sont eux qui sont concernés ce sont eux qui financent* » (LP37). On demande « *une élection pour savoir si les bisontins étaient d'accord pour ces travaux* » (M92). Une personne parle de « *référendum décisionnel* » (P12)

### **3.2.2.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.**

Au cours de sa présentation du projet à la commission d'enquête, le Président de la CAGB a déclaré que le projet de tramway était un des engagements pris par sa liste lors des deux dernières campagnes électorales pour les municipales. Il a remis aux membres de la commission d'enquête des documents utilisés lors de ces campagnes électorales.

### **3.2.2.3 Commentaires de la commission d'enquête.**

Sur le principe, les collectivités territoriales peuvent soumettre à référendum local tout projet de délibération tendant à régler une affaire de la compétence de cette collectivité. Les circonstances dans lesquelles il peut y être recouru sont cependant limitées et très encadrées par le code général des collectivités territoriales. Contrairement à ce que semble estimer le public il ne s'agit pas d'une consultation emportant décision comme cela existe dans d'autres pays notamment en Suisse. En France, le référendum local n'est qu'une forme de consultation du public. Les résultats d'un référendum peuvent éclairer l'autorité locale, mais ne la lient pas. Les résultats d'un référendum du fait d'une réponse par oui ou par non éclairent beaucoup moins l'autorité compétente pour prendre la décision qu'une enquête publique qui permet aux citoyens d'argumenter leur avis et de faire des propositions et contre propositions pour amender le projet.

Si le référendum local est un outil susceptible d'être mis au service de la démocratie locale, son usage reste relativement confidentiel, les autorités locales estimant le plus souvent que la légitimité qu'elles tirent de leur élection leur donne la légitimité de prendre une décision, surtout si elle est conforme aux engagements pris dans leur programme électoral.

La commission estime que la décision d'organiser ou non un référendum est une décision politique sur la quelle il ne lui appartient pas de donner un avis.

## **3.2.3 Période de l'enquête**

### **3.2.3.1 Synthèse des observations du public.**

Plusieurs personnes et deux associations, « Besançon Renouveau » et l'AUTAB, critiquent le lancement de l'enquête juste avant la période des fêtes de fin d'année et arguent de ce fait pour demander une prolongation de la durée de l'enquête.

### **3.2.3.2 Commentaires de la commission d'enquête.**

Aucun texte législatif ou réglementaire n'interdit la tenue d'enquêtes publiques à telle ou telle époque. L'article R123-14 du code de l'environnement dispose seulement que *« Les jours et heures où le public pourra consulter le dossier et présenter ses observations sont fixés de manière à permettre la participation de la plus grande partie de la population, compte tenu notamment de ses horaires normaux de travail ; ils comprennent au minimum les jours et heures habituels d'ouverture au public de chacun des lieux où est déposé le dossier ; ils peuvent en outre comprendre plusieurs demi-journées prises parmi les samedis, dimanches et jours fériés. »*

Les textes n'apportent aucune précision sur la période de déroulement de l'enquête. Tout doit être simplement fait pour que la participation de la population soit la plus grande possible. Il est rare que le juge administratif sanctionne l'autorité administrative pour ce seul motif surtout si la durée de l'enquête était plus importante que le minimum fixée par la loi.

La commission d'enquête fait observer que l'enquête s'est déroulée du 20 décembre 2010 au 28 janvier 2011 soit pendant quarante jours, que dès la première heure de l'enquête des personnes se sont présentées en préfecture pour être entendues par la commission d'enquête et que la fréquentation du public a été, compte tenu de la population concernée, dans la moyenne de celles d'autres enquêtes de ce type, environ 1150 personnes se sont exprimées individuellement ou collectivement et au moins 3500 ont consulté le dossier. En conséquence, la commission d'enquête réunie le 10 janvier 2011 pour examiner les déclarations du public recueillies jusqu'à cette date, n'a pas jugé utile d'organiser une réunion publique ou d'envisager une prolongation de l'enquête.

## **3.2.4. Simultanéité de plusieurs enquêtes.**

### **3.2.4.1 Synthèse des observations du public.**

Des personnes regrettent que plusieurs enquêtes importantes soient lancées simultanément d'autant qu'il s'agit d'affaires complexes. (Voir entre autres les interventions LB13, GB 11, LB10, LB 14, LGB6, LGB8 et GB11).

### **3.2.4.2 Commentaires de la commission d'enquête.**

La commission d'enquête fait observer que dans les grandes villes, il est habituel que plusieurs enquêtes importantes se déroulent simultanément d'autant que comme c'était le cas elles sont généralement organisées par des autorités différentes.

## **3.2.5. Le dossier.**

### **3.2.5.1 Synthèse des observations du public.**

Le dossier a fait l'objet de nombreuses critiques souvent contradictoires.

Plusieurs personnes et associations (LGB6 entre autres) signalent que le dossier était très volumineux, ce qui ne facilitait pas la prise de connaissance du projet. *« Le dossier papier très volumineux n'est pas aisé à exploiter mais utile pour les planches, photos et dessins »* (LGB6). *« L'importance et le volume de la documentation ne permettaient pas de les assimiler en temps réduit »* (LB10). *« Le dossier est volumineux et complexe »* (LB13). *« De l'ordre de 2000 et quelques pages »* (LB 14).

Aux yeux du public, le dossier est incomplet pour de multiples raisons. Plusieurs personnes dont M Figard signalent que la percée de la rue du 11-Novembre ne figure pas dans l'étude d'impact et que « *la ligne de tram semble passer par l'avenue des géraniums* » (LGB1). Il manquerait « *une vue d'ensemble du réseau Ginko* » (GB3). « *Ce projet me semble incomplet tout au moins dans sa présentation* » (P21). Le dossier serait illégal « *car il ne traite pas du prolongement vers Chateaufariné* ». On signale l'absence de photomontage en divers lieux. Des personnes font état d'erreurs ou de manque de cohérence de certaines informations comme en témoigne la jurisprudence.

### **3.2.5.2 Commentaires de la commission d'enquête.**

Les membres de la commission d'enquête reconnaissent que le dossier présenté au public est un document complexe et volumineux, équivalent à près de 1.500 pages au format A4. Ils ont, eux même, effectivement passé un certain temps à son étude.

Le dossier fournit une information exhaustive à destination de publics très variés, l'ingénieur de services de l'état, des citoyens ayant des connaissances sur certains aspects du dossier et le citoyen ordinaire qui procède lui à un examen de bon sens. Le contenu de l'étude d'impact est strictement fixé par les articles L122-3 et R122-3 du code de l'environnement. Le maître d'ouvrage doit se conformer strictement à ces prescriptions sous peine de voir son autorisation annulée en cas de recours.

Le dossier comprend une notice explicative et un résumé non technique de l'étude d'impacts, qui présentent une information synthétique et accessible même pour un public moins averti que celui des spécialistes et permettant une prise de connaissance du projet dans un temps raisonnable.

La commission d'enquête a constaté que de nombreuses observations provenaient de personnes ayant une bonne connaissance du projet ou de certains aspects de celui-ci. Elle remarque par contre, que beaucoup d'observations signalant des absences d'information, de plans ou de photomontages semblent être le fait de personnes n'ayant pas trouvé ces informations dans le dossier alors que très souvent ces informations existaient dans une autre partie du dossier. Elles trouveront dans la suite de cette analyse des réponses à leurs interrogations.

Des intervenants estiment que le dossier devait être plus détaillé sur certaines questions objets de leurs préoccupations. Le contenu de l'étude d'impacts doit être en relation avec l'importance du projet, on ne peut descendre à l'excès dans le détail sans rendre le dossier trop compliqué. Le public a parfois des exigences qui vont au delà de celles fixées par la loi, ainsi on réclame une estimation détaillée du projet alors que la règle ne prévoit seulement qu'une « *appréciation sommaire des dépenses y compris le coût des acquisitions immobilières* ».

Elle considère que le dossier mis à la disposition du public avait la composition prévue par la réglementation et qu'il était accessible à tout public.

## **3.2.6 Prolongation de la durée de l'enquête.**

### **3.2.6.1 Synthèse des observations du public.**

Des personnes qui ont demandé une prolongation de l'enquête au motif que la consultation a débuté juste avant les congés de fin d'année, par la concomitance d'autres enquêtes

importantes et par la complexité d'un dossier jugé parfois trop volumineux (voir en autres les interventions LB13, GB 11, LB10, LB 14, LGB6, LGB8 et GB11).

### **3.2.6.2 Commentaires de la commission d'enquête.**

Les demandes de prolongation citées ci avant ont été consignées sur les registres d'enquêtes ou formulées dans des courriers remis à partir du 22 janvier 2011, soit à une date ne permettant plus de prolonger l'enquête publique, la décision de prorogation devant être notifiée au préfet au plus tard huit jours avant la fin de l'enquête.

## **3.2.7 Les conditions d'accueil du public.**

### **3.2.7.1 Synthèse des observations du public.**

Quelques personnes ont fait des observations sur les conditions d'accueil du public quelquefois verbalement. Ainsi monsieur Mathieu (GB9) critique « *les moyens mis en œuvre, le calendrier, salles exigües et documents indigestes* » qui ne témoigneraient pas d'un désir de prendre en considération les remarques du public. L'AUTAB signale que les conditions de consultation du dossier d'enquête à la mairie de Besançon étaient loin d'être satisfaisantes. Considérant que s'agissant d'un projet de la communauté d'agglomération, Monsieur Théobald (P10) estime qu'un dossier et un registre d'enquête auraient du être déposés dans toutes les communes de cette collectivité territoriale.

### **3.2.7.2 Commentaires de la commission d'enquête.**

Le public a pu accéder au dossier pour le consulter dans quatre lieux différents donc au-delà des seules exigences règlementaires ; à la Préfecture du Doubs, au siège du Grand Besançon, à la mairie de Besançon et à la mairie de Chalezeule. Si les dispositions règlementaires imposent le dépôt d'un dossier et d'un registre d'enquête dans les communes concernés par les travaux, elles ne l'imposent pas dans toutes les communes de la collectivité territoriale.

Dans les différents lieux de consultation, les autorités responsables se sont efforcées d'offrir les meilleures conditions de consultation possibles compte tenu de leurs possibilités. La commission d'enquête se doit de reconnaître quelques difficultés à la mairie de Besançon en cas d'affluence. La commission d'enquête rappelle que les lieux de consultation étaient proches les uns des autres et que le public pouvait se rendre dans un autre lieu de consultation en cas de trop grand affluence dans l'un d'entre eux. La commission d'enquête fait observer que l'accueil du public lors de ses permanences s'est effectué dans de très bonnes conditions à la mairie de Besançon.

La commission estime que l'autorité organisatrice de l'enquête publique en ayant ainsi élargi au maximum les lieux où le dossier était accessible au public et que le maître d'ouvrage en mettant le dossier à la disposition du public sur internet, ont respecté la lettre et l'esprit de la réglementation des enquêtes publiques. Pendant la durée de l'enquête, on a dénombré 3.818 visites sur le site internet dédié au tramway dont 62% de nouveaux visiteurs.

## **3.2.8 Questions diverses sur la procédure.**

### **3.2.8.1 Dépôt d'un dossier dans toutes les mairies de la CAGB.**

M. Théobald estime que l'on pouvait s'attendre à ce « *que le dossier et l'enquête soit menée dans toutes les communes de la CAGB et qu'un registre soit déposé dans toutes les mairies* » (P10)

Les lieux où le public peut consulter le dossier sont fixés par l'autorité organisant l'enquête, la préfecture dans le cas de la présente enquête. Les modalités de choix de ces lieux ne fait l'objet d'aucune prescription réglementaire. Par contre, il est prescrit qu'il doit être procédé à la publicité de l'enquête au minimum sur toutes les communes sur le territoire desquelles l'opération doit avoir lieu, Besançon et Chalezeule dans le cadre de cette enquête.

### **3.2.8.2 Demande de réponse personnelle.**

Plusieurs intervenants demandent que la commission d'enquête réponde individuellement à leurs questions, par exemple M. Damien Contour donne même son adresse mail (M5).

La procédure de l'enquête publique ne permet à la commission d'enquête de répondre individuellement à chaque personne pendant l'enquête. Elle apporte dans son rapport une réponse collective en analysant les observations du public, qu'elles aient été formulées sur les registres, par courrier ou oralement. Le cadre de l'enquête publique a cependant évolué et les personnes qui le souhaitent peuvent solliciter une réponse individuelle auprès de la personne désignée à cet effet dans l'arrêté organisant l'enquête.

### **3.2.8.3 Absence d'annonce du dépôt du dossier sur internet.**

Quelques rares personnes estiment que le maître d'ouvrage n'a pas annoncé le dépôt du dossier sur internet (par exemple LB8)

Des membres de la commission d'enquête ont constaté que tant le site de la mairie que celui du Grand Besançon annonçait l'existence d'un site dédié au tramway où l'on pouvait télécharger le dossier. Les avis d'enquête, publiés ou affichés, annonçaient clairement cette mise à la disposition du public d'un dossier téléchargeable sur internet.

## **3.3 - CHOIX DU MODE DE TRANSPORT.**

### **3.3.1 Synthèse des observations du public.**

Ce sujet entraîne 48 observations, franchement exprimées qui soutiennent ou s'opposent à ce mode de transport ( (LB 9, LB 17, LB 22, LB 24, LB 26, GB 9, GB 10, GB 14, GB 15, GB 16, P 9, P 10, P 14, P 17, M 22, M 23, M 29, M 35, M 36, M 38, M 39, M 53, M 54, M 58, M 59, M 60, M 62, M 65, M 66, M 69, M 81, M 84, M 85, M 86, M 87, M 88, M 90, M 91, M 92, M 93, LP 29, LP 33, LP 34, LP 37, LP 42, LGB 6, LGB 8 et LGB 9).

L'argumentation souvent claire et précise traduit les sentiments qui animent le signataire

Les partisans soulignent l'opportunité du choix (LB 24, LB 26,), avec un vocabulaire divers comme le moyen d'entrée dans le 21<sup>ème</sup> siècle, un excellent projet, une relance de l'économie (M 84), une vie plus calme, un projet indispensable, écologique et source d'économie (LP 34) ou une attente porteuse d'espoir (LGB 9).

Les opposants argumentent leur avis avec le coût exorbitant, la petitesse de la ville, le gain de temps incertain, les effets d'annonce, l'inexistence du besoin, la vitesse commerciale insuffisante.

Les rédacteurs des textes, en nombre conséquent, ne mesurent nullement l'intérêt d'un tramway avec l'existence d'un réseau Ginko extrêmement performant qu'il est encore possible d'améliorer à moindre coût. Ils soulignent fréquemment la faible taille de la ville et s'interrogent sur les raisons qui ont conduit à supprimer ce type de transport en commun en service de 1857 à 1962 ( ?.. ) ou sur le fait que la Communauté d'agglomération porte un projet qui intéresse au premier chef essentiellement la ville de Besançon.

Enfin, un intervenant considère qu'il eût été souhaitable de se déterminer avec la simulation d'un transport en commun en site propre avec bus gratuit durant un an.

### **3.3.2. Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.**

Le dossier (page 10 et suivantes du Tome 1) relate précisément le cheminement intellectuel qui a conduit au projet à partir de la définition d'un schéma directeur de T.C.S.P. le 8 juillet 2005 et la décision de réaliser un T.C.S.P. le 16 décembre 2005. Il explicite les modalités de la concertation avec 8 réunions entre le 29 septembre et le 27 octobre 2008, les rencontres autour de thématiques spécifiques et la communication faite à partir d'expositions et sur le site Internet du « Grand Besançon ». Il rappelle les possibilités offertes au public de s'exprimer via les registres ouverts, un espace d'échanges interactifs dédié au projet, des livres blancs mis à disposition sur les lieux d'exposition et de réunion.

Enfin, il rappelle la mise en place d'un observatoire socio-économique du tramway avec l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Bisontine (A.U.D.A.B.) qui a conduit à la validation du projet avec un tracé par la boucle le 18 décembre 2008.

Monsieur Jean-Louis FOUSSERET, Président de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon, Maître d'ouvrage, lors d'une réunion de travail préalable à l'enquête publique a développé aux Membres de la Commission d'enquête la genèse du projet qu'il dit avoir toujours travaillé au grand jour et fait figurer dans son programme lors des dernières élections municipales.

Les pages 19 et suivantes du Tome 2 éclairent précisément sur le choix du mode et du tracé aux différentes étapes de la réflexion avec toutes les variantes étudiées et écartées.

### **3.3.3. Commentaires de la commission d'enquête.**

L'opposition au projet, signifiée à travers les observations, invite à la réflexion et ne peut être balayée d'un revers. Les commentaires que pourrait faire la commission d'enquête sur ces observations touchant des aspects fondamentaux de l'utilité publique seront exposés dans la partie conclusions et avis de la commission d'enquête.

## **3.4 – L'INFRASTRUCTURE.**

Ce thème a été un des plus évoqués par le public, il se décline en divers sous-thèmes que nous abordons successivement infra :

- Le tracé,
- Les stations,
- Les variantes,
- La sécurité,
- Les rames,
- Les accès riverains,
- Plan et report circulation.

### **3.4.1 Le Tracé.**

#### **3.4.1.1 Synthèse des observations du public.**

Le tracé retenu justifie la protestation ou l'assentiment de 77 intervenants ; certes les voix s'élèvent plus rarement pour souligner que l'itinéraire se révèle justifié (GB 9, GB 11, LGB 1, LGB 6, LGB 8, M1, M 5, M 6, M 7, M 8, M 11, M 12, M 14, M 14 bis, M 16, M 17, M 20, M 24, M 30, M 31, M 33, M 34, M 37, M 39, M 41, M 45, M 46, M 57, M 58, M 62, M 65, M 91, M 94, P 4, P 8, P 9, P 10, P 11, P 12, P 15, P 15 bis, LP 1, LP 2, LP 6, LP 8, LP 9, LP 10, LP 13, LP 15, LP 16, LP 17, LP 18, LP 23, LP 26, LP 28, LP 29, LP 35, LP 41, LP 42, P 9, P 10, P 11, P 12, P 15, LB 4, LB 6, LB 8, LB 9, LB 12, LB 16, LB 18, LB 19, LB 20, LB 21, LB 24, LB 25, LB 26, LB 28, CH 3.

La protestation repose sur divers critères soulignés avec plus ou moins de volume et de véhémence.

Nous étudions, dans un but de clarté ce sous-thème selon trois chapitres qui obéissent aux sujets d'achoppement :

- Considérations sur le tracé général,
- Quai Veil Picard,
- Secteur Vaîtes – Orchamps.

#### **Considérations sur le tracé général.**

Les observations sur ce point s'avèrent nombreuses et parfois positives malgré quelquefois l'utilisation d'un vocabulaire sévère de « *ridicule* » ou « *inepte* » pour qualifier le tracé. Cependant, nul ne se hasarde à énoncer un linéaire idéal.

Un signataire souligne que le tramway emprunte le « *chemin des touristes* » au motif qu'il sinue et franchit le Doubs à quatre reprises. Ce constat, repris par d'autres intervenants en des termes moins humoristiques, n'en demeure pas moins significatif.

Il existe quelques remarques et regrets sur le tronçon à voie unique, jugé facteur de réduction de la capacité, du cadencement et de la vitesse commerciale.

L'antenne sur la gare Viotte suscite également des commentaires qui soulignent une inégalité de traitement entre les quartiers Ouest en liaison directe avec le réseau S.N.C.F. et Est qui souffrent d'une obligation de changement.

Les interrogations perdurent sur « l'abandon du tracé initial » avec la nostalgie d'une part du linéaire rue de Dôle, gare Viotte, rue de Belfort et d'autre part du passage dans la Vieille ville. Les signataires s'interrogent notamment sur la clientèle potentielle au long de la « Malcombe » et des terrains militaires à l'abandon aux abords de « Brûlard ».

Un signataire conteste le passage place de la Révolution qui amoindrit l'espace disponible pour les commerces et promeneurs alors que plusieurs observent avec regret l'absence de desserte pour les facultés de « La Bouloje » et la zone « Thémis ».

Il convient de noter que quelques voix s'élèvent pour inviter la population à voir dans le tramway un lien fort entre les quartiers avec la certitude que, dans un délai de cinq ans, « tout le monde sera content »

#### **Quai Picard.**

L'utilisation du Quai Veil Picard avec un encoorbellement (M 18, M 20, M 24, M39, M 61, M 90, LP 2, LP 15.....) suscite des remarques nombreuses et vives argumentées par :

- la fragilité du sous-sol de cette voie qui jouxte le Doubs et qui a été réalisée par remblaiement du lit mineur de la rivière,
- la destruction inexorable des arbres qui recouvrent une valeur environnementale et affective même si une plantation plus importante en nombre compense la destruction,
- l'atteinte conséquente à l'image paysagère et la perte d'une symétrie avec les quais de Strasbourg et Vauban,
- le risque de vibrations susceptibles de perturber la quiétude des riverains et d'altérer la solidité des bâtiments,
- la suppression d'un cheminement piétonnier relativement tranquille et agréable, pour ne pas dire bucolique
- la sinuosité de l'itinéraire qui se concrétise par le franchissement en sens opposé de deux ponts à une distance de 500 mètres environ.

Une correspondance accompagnée d'une pétition déposée en Préfecture par Monsieur Gilles ANTHEAUME annonçant 615 signatures (LP 10) exprime en premier lieu un déficit d'écoute. Le rédacteur considère qu'un tramway pour être attractif, exige une certaine vitesse. Il propose un trajet direct et rectiligne par la rue de Dôle, l'avenue Siffert, l'avenue Edgar Faure et la rue de Belfort ou par une « autre possibilité judicieuse » le pont Charles de Gaulle, l'avenue de la Gare d'eau, le tunnel dit « du tacot » sous la Citadelle, l'avenue Gaulard et le Pont Saint Pierre. Ces propositions d'itinéraires ne ressemblent nullement selon le signataire au tracé « tortillard » proposé par le Maître d'ouvrage.

#### **Secteur Vaïtes – Orchamps.**

Le quartier dit du lieu-dit « Les Vaïtes » et surtout « les Orchamps » constitue le véritable secteur d'achoppement avec des observations nombreuses, étayées, parfois fermes, souvent constructives en provenance des propriétaires et locataires des rues Nicolas Nicolle, rue du 11 novembre, rue des Cras, rue Victor Grignard. (M5, M6, M 33, M 39, M 45, M 46, M 57, M 91, LP 1, LP 7, LP 8, LP 16, LP 17, LP 19, LP 28, LG B 1.....entre autres) . Ces divers intervenants avaient suivi l'évolution du tracé et observé qu'il devait cheminer plus au sud Chemin du Vernois et chemin de Charigney. Ils ont noté ensuite une transposition plus au nord rue de la Corvée, Rue des Géraniums. Ils ont connu très tardivement selon leurs dires un itinéraire arrêté par la rue Nicolas Nicole et la rue des Cras avec pour conséquence l'ouverture à la circulation de transit de la rue du 11 novembre qui bénéficiait jusqu'alors d'une configuration d'impasse en raison de sa terminaison au nord par un chemin piétonnier entre deux propriétés privées.

Les propriétaires et riverains font feu de tous bois pour s'opposer au tracé proposé, évoquant en particulier :

- la configuration en pente de la rue Nicolas Nicole, le trafic dense à reporter et les difficultés d'accès aux habitations riveraines notamment en ce qui concerne l'entrée et la sortie des véhicules,
- la gestion impossible à l'avenir des flux de trafics dans les rues concernées, notamment celui en provenance de la rue de Verdun,
- les difficultés de stationnement avec l'existence d'immeubles collectifs à usage locatif situés non loin et dépourvus de garages individuels en nombre suffisant,
- les troubles à la « *quiétude publique* » dans la rue du 11 novembre, jusqu'alors en impasse et exempte de trafic de transit,
- la perspective d'un itinéraire de transports collectifs réalisés avec des autobus sur une voie bénéficiant présentement d'une tranquillité certaine,
- la disparition du caractère résidentiel de ce secteur constitué essentiellement de pavillons individuels,
- la solution alternative qui consisterait à faire emprunter par le tramway la rue de la Corvée et la rue des Géraniums,
- le sentiment de ne pas avoir été alertés en temps opportun de l'évolution vers le nord du tracé initialement envisagé,
- les impacts conséquents sur les propriétés avec dévalorisation certaine notamment à l'intersection de la rue du 11 novembre, rue Nicolas Nicole, rue des Cras et rue de Verdun,
- l'afflux massif de trafic à attendre rue du 11 novembre avec la présence du tramway rue des Cras et rue Nicolas Nicole relativement étroites induisant une insécurité pour les piétons en général et les enfants en particulier.

Enfin, pour être exhaustif, il convient d'ajouter l'existence de quelques rares observations qui traduisent que le tracé apparaît inapproprié pour des signataires qui ne développent aucune argumentation.

Un nombre important d'intervenants propose un itinéraire de substitution par la rue de la Corvée, la place des Tilleuls et la rue des Géraniums et pour quelques uns, par le Chemin du Vernois et le Chemin de Charigney.

Un couple de signataires (LP7) accepte le tracé qu'il juge pertinent mais il émet diverses conditions visant à garantir la sécurité et la tranquillité publiques.

### **3.4.1.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage**

Nous n'aborderons pas ici certains itinéraires envisagés lors des réflexions initiales et très rapidement abandonnés dès les premières études de faisabilité. Le sujet est étudié plus loin au sous-thème « variantes ».

Le dossier en son tome 2, page 287 et suivantes explicite clairement et précise le cheminement qui a conduit au tracé soumis à enquête publique. L'analyse aboutissant au choix repose sur divers critères comme la qualité de la desserte, les difficultés d'insertion ou les impacts forts sur la circulation routière, les incidences sur l'environnement. Le linéaire, en vue de réaliser des études rationnelles a été sectorisé en trois éléments :

- boulevard ouest – centre ville,
- centre ville – gare Viotte;
- corridor est soit centre ville – les Marnières.

Les choix se sont opérés progressivement ; c'est ainsi que certains tracés étudiés ont été écartés au stade des études d'opportunité en 2004/2005, d'autres au stade des études faisabilité en 2006/2007, d'autres enfin à l'issue de la concertation fin 2008.

Le dossier précise que le premier tronçon (boulevard ouest – centre ville) comptait quatre hypothèses répertoriées O1 à O 4 et que deux ont été écartées à la fin des premières études. Le deuxième tronçon (centre ville – gare Viotte) affichait trois possibilités intitulées C 1 à C 3 alors que le corridor est (centre ville – les Marnières) disposait de quatre itinéraires intitulés E 1 à E 4.

Les éléments fournis à la lecture du public listent les tracés envisagés et étudiés, énumèrent les avantages, inconvénients voire obstacles recensés pour chaque possibilité et expliquent les divers facteurs qui ont induit le choix du tracé retenu.

C'est ainsi que les nombreuses possibilités envisagées pour la traversée du centre ville sont rappelées avec les raisons des éliminations successives pour aboutir à deux solutions possibles :

- par la boucle, via l'axe rue Charles Nodier, Préfecture, Grande rue et rue de la République,
- par les quais Veil Picard et Strasbourg.

La concertation fin 2008 retenait les deux tracés et ajoutait un itinéraire mixte empruntant le quai Veil Picard, le pont Battant, la place de la Révolution et l'avenue Cusenier.

Les documents soumis à l'enquête relatent tout aussi précisément l'évolution de la réflexion pour le secteur est (centre ville – Les Marnières) avec notamment, la présentation lors de la concertation d'un itinéraire traversant le secteur nord des Vaïtes par la voie nouvelle pour se raccorder le plus directement à la zone des Marnières et un principe d'itinéraire desservant

le quartier de Palente-Orchamps avec 5 variantes notées de 1 à 5 auxquelles est venue s'ajouter une variante dite 1 bis considérée comme possible après une étude d'exploitation.

Ainsi, les explications et justifications ne manquent pas pour traiter :

- du futur éco-quartier des Vaïtes qui concerne 37 hectares, accueillera 5000 habitants dans 2000 logements dont 20 % dits « sociaux » ; ce projet est élaboré par le Cabinet d'architectes GRETHER,
- la zone Urbaine Sensible (Z.U.S.) de Palente-Orchamps avec 200 logements sociaux soit 1700 sur le secteur Orchamps et 300 sur le secteur Palente sans omettre la présence avoisinante du lycée Pergaud et la possible reconversion en habitat du site de 2,6 hectares occupé présentement par le groupe scolaire Jean Zay,
- la Zone d'Aménagement Concerté (Z.A.C.) des Marnières avec une extension de la surface commerciale sur 33 000 m<sup>2</sup> et la création de 500 emplois, projet destiné à rééquilibrer les activités entre l'ouest et l'est de BESANCON avec un achèvement complet prévu en 2014.

Le dossier rapporte dans le détail les analyses multicritères qui ont orienté le choix sans omettre la date de validation par les Elus de la C.A.G.B.

En outre, le dossier comporte un rapport d'expertise sur l'état de santé des platanes plantés quai Veil Picard (41 sujets soit 38 adultes et 3 jeunes) réalisé en avril 2010 par le Cabinet ACER, arboriste à 25 620 – La Chevillotte – (Rubrique 11-3, annexe 3, tome 2 – « Etude d'impact »).

#### **3.4.1.3 Commentaires de la Commission d'enquête.**

L'évolution d'un avant projet nous paraît inexorable et logique d'autant plus qu'il est soumis à l'avis d'Autorités appelées à statuer, à la prise en compte des enseignements de la concertation, à la satisfaction de réalités socio-économiques, au respect d'un existant urbanistique et de prescriptions légales ou réglementaires.

Nous rappelons s'il en était besoin que le projet constitue la 1<sup>ère</sup> ligne de tramway du Grand Besançon. Nous avons le sentiment que le tracé avoisine au mieux 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 Minjoz avec le personnel de santé, de soins et d'entretien, les patients, les consultants externes et les visiteurs,
- les établissements d'enseignement secondaire, les commerces et les habitants du quartier de « Planoise »,
- le parc des expositions « Micropolis »,
- la population dense du quartier Brûlard avec les constructions à venir sur les terrains militaires concédés,
- le pôle administratif (Préfecture, Finances publiques, Conseil général, Mairie,) et le pôle de l'Education nationale (lycée Pasteur, collège Victor Hugo)

- 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,
- les lycées privés Saint Joseph et Saint Paul, sans omettre le cimetière des Chaprais,
- le futur éco-quartier dit « des Vaïtes » et le quartier populaire des « Orchamps »,
- le lycée Pergaud,
- la zone commerciale en développement des « Marnières ».

Le reproche d'exclure un passage au pôle universitaire de « La Bouloie » n'est pas, à notre sens, réducteur 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 (T.C.S.P.) fait l'objet d'études conduites activement car la mise en œuvre doit intervenir en même temps que l'ouverture de la ligne 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.

Le passage par le quai Veil Picard résulte de la décision des Elus communautaires le 21 décembre 2009 de suspendre les études de passage par la boucle en raison des trop grandes difficultés d'insertion architecturale et de rechercher une possibilité par les quais en établissant la faisabilité technique et financière. L'inventaire recensait trois hypothèses qui ont été étudiées et comparées en ce qui concerne la difficulté d'insertion, la qualité de la desserte et de l'exploitation, l'impact sur la circulation et le stationnement, l'interface avec les réseaux enterrés, les ouvrages d'art, les coûts et les risques/aléas.

Le passage par le quai Veil Picard, variante présentée à la concertation retenue en raison d'un bilan coûts/avantages favorable, ne nous heurte pas spécialement et que les études géologiques sur la résistance du sol et du sous-sol débouchent sur une faisabilité sans risques. En effet, nul ne s'indigne actuellement du passage journalier sur cette voie de milliers de véhicules et des autobus qui engendrent nuisances sonores, pollutions de l'air et de l'eau de la rivière située à proximité immédiate par le biais du ruissellement. Nous observons un gain de tranquillité, de sécurité et de salubrité pour les riverains et les promeneurs.

La disparition planifiée des platanes suscite un légitime émoi ; ils représentent à n'en pas douter un impact paysager fort en milieu urbain de par leur alignement et un sentiment affectif compréhensible en raison de leur âge. Toutefois, un arbre naît, croît, vieillit et meurt. Nous renvoyons le lecteur au paragraphe 3.8.1. qui traite du patrimoine végétal. Nous observons que de ce fait et eu égard à la disparition des platanes, le Maître d'ouvrage s'ingénie à restaurer une image paysagère sans doute différente mais tout aussi agréable.

La configuration des rues étroites de surcroît piétonnes à Besançon, ne correspond nullement à celle de Reims, de Strasbourg ou autres villes aux voies rectilignes et larges. Le patrimoine du secteur sauvegardé à l'intérieur de la boucle ne pouvait s'accommoder de lignes aériennes de contact fussent-elles ancrées sur les murs des immeubles. Ces deux critères de sécurité et de respect de l'héritage immobilier éludent, à notre sens, les regrets d'autant que le tram emprunte la place de la Révolution lieu de naissance des deux rues principales que sont la Grande rue et la rue des Granges. Ces deux voies parallèles constituent l'épine dorsale de la « Vieille ville » tant historique que commerçante.

Le linéaire envisagé dans le futur éco-quartier « des Vaïtes » s'inscrit dans le plan d'aménagement d'une zone vouée à l'urbanisation. Une insertion harmonieuse nous semble

donc possible pour ne pas dire aisée dès lors que la zone, pour l'heure se révèle, quasiment vierge.

La problématique du quartier « des Orchamps » indispose fortement les riverains et nous nous sommes investis résolument aux fins de recenser et analyser objectivement les facteurs décisionnels.

Nous nous sommes transportés sur les lieux à deux reprises. Nous avons noté la pente de la rue Nicolas Nicole, le trafic automobile dense et rapide, la largeur modeste de la chaussée et des trottoirs, l'intersection importante formée avec la rue des Cras et la rue de Verdun. Nous avons observé le caractère calme de la rue du 11 novembre avec ce chemin piétonnier qui débouche rue des Cras, le trafic automobile quasi nul et les nombreuses voitures en stationnement sur la chaussée. Nous avons visité et mesuré la rue de la Corvée, la place des Tilleuls et la rue des Géraniums pour constater que ces voies et leurs trottoirs n'offraient pas une largeur plus importante, se révélaient davantage sinueuses et desservaient un groupe scolaire, une église et un établissement pour personnes âgées sans omettre un marché hebdomadaire sur la voie publique.

Nous avons remarqué la présence des immeubles collectifs dits « des Orchamps » et les nombreuses personnes qui attendaient à la station « les Lilas » rue des Cras à 11 heures, heure non réputée de grande affluence. Le chemin du Vernois et le chemin de Charigney, visités également, au sud, avec une population riveraine plus réduite, apparaissent très éloignés des gisements potentiels de clients à transporter que sont les immeubles collectifs « des Orchamps » et du lycée Pergaud.

Dès lors, le tracé retenu par la rue Nicolas Nicole et la Rue des Cras, loin de représenter une solution idéale, apparaît à la Commission d'enquête comme un choix acceptable et justifié par la volonté de desservir un des grands quartiers classé en Zone Urbaine Sensible de la ville.

Cependant, à notre sens, les mesures prévues par le maître d'ouvrage dans le dossier et complétées par son courrier du 15 mars 2011 (annexe 4) sont de nature :

- à réserver la rue du 11 novembre à la circulation des transports en commun, à bannir tout trafic de transit et à permettre l'accès des riverains,
- à n'accepter uniquement dans la rue Nicolas Nicole que les seuls habitants et à faciliter l'accès à leur demeure,
- à éloigner les usagers de ce secteur et notamment ceux en provenance de la rue de Verdun par une action en profondeur,

La commission d'enquête recommande d'organiser et de faciliter le stationnement des véhicules de propriétaires dépourvus de garages privés sans ignorer que l'occupation du domaine public ne constitue pas un droit,

Nous soulignons que le tracé avoisine au plus près des gisements importants de voyageurs ; ainsi il cherche à conquérir les objectifs de promotion des transports en commun, de réduction de la pollution de l'air et de bon amortissement des investissements engagés.

## **3.4.2 Les stations**

### **3.4.2.1 Synthèse des observations du public.**

Ce sujet préoccupe 11 intervenants qui s'expriment en Mairie de Besançon, au siège de la Communauté d'agglomération et en Préfecture (M 12, M 15, M 30, M 31, M 65, LP 13, LP 28, LP 38, LP 39, L GB 9 et L GB 10.)

Les signataires des observations s'inquiètent de la petite taille des rames comparativement à la longueur des stations.

La distance entre les stations Schweitzer et Lilas soit 750 mètres, avec un relief en pente, est jugée excessive par quatre personnes qui sollicitent un arrêt supplémentaire à hauteur de la rue de la Corvée aux fins de desservir une population lourdement impactée ou à défaut un glissement de l'implantation des stations.

L'éloignement de la station implantée Boulevard Mitterrand par rapport à la rue de Dôle pose problème également à l'instar de la distance entre les arrêts Polygone et Chamars.

Un usager s'interroge sur l'obligation de faire toutes les haltes s'il se déplace de Chateaufarine à Palente alors qu'un autre souhaite une connexion tram/bus pour les résidents de Chaudanne. La sécurité des usagers du tramway contraints de traverser le boulevard Mitterrand à proximité du giratoire « Micropolis » inquiète également.

Un intervenant souhaite que la station « Bibliothèque » prenne l'appellation de « République ».

#### **3.4.2.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.**

La notice explicative C, description du projet, traite des stations à la page 58 et suivantes ; elle aborde successivement le matériel, les stations, les parcs relais et les pôles d'échanges.

Le Maître d'ouvrage sollicité, nous a fait connaître verbalement que l'emplacement des stations était susceptible de légers ajustements et rappelé que la multiplication de leur nombre réduisait la vitesse moyenne de déplacement laquelle a une influence sur le nombre de rames. Néanmoins, il ne nourrit pas une opposition farouche à l'implantation d'une station supplémentaire à hauteur de la rue de la Corvée. Dans le même ordre d'idée, les arrêts au long du boulevard Mitterrand seront au besoin réétudiés mais l'initiative se trouve restreinte par la configuration des lieux qu'il s'agisse du relief ou de l'urbanisation.

#### **3.4.2.3 Commentaires de la Commission d'enquête.**

Nous demandons qu'une station supplémentaire soit installée à hauteur de la rue de la Corvée au bénéfice de la population d'un secteur impacté. Toutefois la solution d'un glissement des implantations prévues constitue également une hypothèse à étudier. Une telle réalisation permettrait sans doute de déplacer légèrement l'arrêt Schweitzer vers le centre ville et Lilas vers l'est.

Nous souhaitons que le Maître d'ouvrage, dans la mesure du possible, se préoccupe des souhaits émis lors de la mise au point définitive plus précisément en ce qui concerne l'accessibilité au tramway des habitants du quartier Chaudanne et la sécurité des voyageurs dans la ligne droite de la Malcombe à proximité du giratoire « Micropolis ».

### **3.4.3 Les variantes.**

#### **3.4.3.1 Synthèse des observations du public.**

La problématique des variantes se résume formellement à 6 observations (M 45, M 57, LP 28, LB 19, GB 13 et L GB 5) mais force est de constater que des intervenants ont abordé le sujet en traitant du tracé.

Un signataire issu du secteur rue Nicolas Nicole, réfute le tracé par cette voie. Il propose la recherche d'un itinéraire de substitution mais ne formule aucune solution décisive ou précise.

Une correspondance (LGB.5) cosignée par cinq personnes traduit le regret que le tracé dit A4 empruntant la rue de Dôle ait été rapidement abandonné. Les signataires analysent les avantages d'un tel itinéraire en matière de :

- desserte du quartier de Saint Ferjeux,
- prise en considération de la future urbanisation des terrains militaires abandonnés,
- évitement d'un conflit pompiers/tram quartier Brûlard,
- réduction de la longueur du linéaire,
- allègement de la facture globale de par l'économie de franchissement de la rivière à deux reprises (Pont Charles de Gaulle et Canot),
- diminution de la circulation routière avec la réduction du trafic routier rue de Dôle provoquée par la dissuasion du tramway,
- meilleure fréquentation de la future voie appelée à relier la rue Jacquard au boulevard Mitterrand.

Nous n'omettons pas de prendre en compte les propositions faites de manière moins singulière concernant le quartier dit « des Orchamps » ou l'utilisation du tunnel abandonné sous la Citadelle.

#### **3.4.3.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.**

Le tome 2 du dossier relate avec force détails au chapitre 7 « Choix du projet parmi les partis envisagés... », paragraphe 7.3. page 287 et suivantes, les divers itinéraires étudiés avec les critères de choix retenus en vue d'une décision considérée judicieuse à chaque stade des études et de la réflexion : opportunité, faisabilité et concertation.

Le Maître d'ouvrage renvoie au dossier dans lequel les facteurs décisionnels sont listés et analysés :

- configuration du relief et de l'urbanisation,
- impact sur la circulation routière,
- densité de la population desservie.

La relation de cette réflexion comporte une énumération des incidences positives et négatives de chaque tracé envisagé et étudié.

Le lecteur ne manquera pas de mémoriser les éléments particuliers relatifs au quartier dit « des Orchamps » et les motifs ayant conduit au choix de l'itinéraire : rue Nicolas Nicole, rue des Cras. Il notera également pour quelles raisons l'hypothèse d'un passage rue de Dôle a été rapidement abandonnée au profit d'un linéaire quasi parallèle mais plus au sud.

### 3.4.3.3 Commentaires de la Commission d'enquête.

La commission d'enquête constate que la rue de Dôle constitue la pénétrante de la zone ouest de Besançon notamment avec l'expansion des communes périphériques mais également du bourg-centre industriel et commercial de Saint Vit. Dès lors, il apparaît que la juxtaposition plate-forme tramway et couloirs de circulation automobile devenait complexe avec un trafic de l'ordre de 25 000 véhicules/jour et l'existence d'une chaussée souffrant de rétrécissements. Nous accordons bien volontiers à la rue de Dôle un caractère très animé entre la rue de l'Oratoire et la rue Charles Dornier avec la présence de divers commerces fréquentés notamment un supermarché. Toutefois, de part et d'autre de cette section, à l'ouest et à l'est d'ailleurs notamment tout au long des casernes militaires jusqu'à la rue Louis Pergaud, les commerces se font rares et l'habitat plus diffus. Nous observons que les résidents du quartier de Rosemont rejoignent plus aisément le boulevard Mitterrand que la Rue de Dôle.

La suggestion émise de franchir la Citadelle par l'ancien tunnel dit « du Tacot » ne recueille aucun soutien ; cette hypothèse n'a jamais été envisagée sans doute pour plusieurs motifs :

- elle allonge considérablement le linéaire pour recueillir une faible clientèle potentielle,
- elle se heurte à la remise en état d'un tunnel muré et abandonné depuis plus de cinquante ans et dont la configuration ne correspond pas nécessairement au gabarit utile avec l'installation des lignes aériennes de contact,
- elle entrave l'espace déjà restreint de deux pénétrantes à savoir la RN 57 (faubourg Rivotte) et N 83 (Faubourg Tarragnoz),
- elle offre par contre l'avantage de desservir deux aires de stationnement aux entrées de ville que sont les portes Tarragnoz et Rivotte.

La variante mise en œuvre par le quai Veil Picard résulte des conclusions d'une analyse rationnelle et rigoureuse, effectuée à partir d'un inventaire de critères, à nos yeux exhaustifs, à prendre nécessairement en compte. Elle n'est pas l'unique fruit de l'opposition formulée par l'Autorité d'emprunter l'itinéraire initialement envisagé dans le cœur historique rue Charles Nodier, rue de la Préfecture, Grande rue, place du 8 septembre et rue de la République. Elle constitue quasiment l'unique possibilité heureuse d'avoisiner au plus près le centre ville sans se heurter à des difficultés d'insertion architecturale et de sécurité.

Il nous apparaît que le reliquat de l'espace disponible quai Veil Picard doit, en priorité, être dévolu aux commodités des riverains.

Les évolutions du tracé dans le secteur des Vaïtes et le quartier des Orchamps, explicitées au dossier et par le Maître d'ouvrage correspondent également, à notre sens, à des décisions argumentées. Les études au stade de l'opportunité ont porté sur quatre hypothèses. Le passage au cœur du futur éco-quartier des Vaïtes suscite légitimement l'adhésion des décideurs car il s'agit d'emprunter une voie nouvelle à construire, réservée au plan local d'urbanisme et de desservir par un transport collectif moderne un secteur à urbaniser. L'intérêt d'un passage au plus près des cités de Palente/Orchamps est évident d'autant plus qu'il s'agit d'une zone urbaine sensible (Z.U.S.) sans omettre la proximité du lycée Pergaud.

Le dossier relate convenablement les divers bilans établis des avantages et inconvénients de chacune des formules possibles. Les propositions de multiples intervenants d'utiliser la rue de la Corvée et la rue des Géranius ne recueillent pas notre assentiment car lors de deux visites, nous avons constaté que la largeur des rues était quasiment identique et que

l'itinéraire suggéré se révélait certes davantage plan mais moins rectiligne. L'ouverture du passage « piétons » rue du 11 novembre à la circulation des bus et des riverains accrédités apparaît dès lors inexorable.

En conséquence, nous considérons que les variantes proposées déplacent simplement les inconvénients vers d'autres riverains avec une acuité souvent plus importante.

Nous réitérons les mesures énoncées dans la rubrique « Commentaires de la Commission d'enquête » en conclusion du chapitre 3.4.1 « Le tracé ». Les riverains méritent que leurs demandes relatives à la limitation et au sens de circulation, à l'accès des propriétés, aux possibilités de stationnement et au repositionnement des stations Schweitzer soient entendues avec bienveillance.

### **3.4.4 La sécurité**

#### **3.4.4.1 Synthèse des observations du public.**

Ce sujet, habituellement préoccupant, ne suscite curieusement que 17 observations lesquelles justifient une attention toute particulière (LGB 2, LG B 8, LG B 10, M 8, M 25, M 31, M 63, M 80, CH 1, LP 13, LP 26, LP 39, P 11, LB 16, LB 18, LB 19, LB 21). Les inquiétudes exprimées concernent surtout les quartiers élargis de « la Mouillère » et de la Place Flore (boulevard Diderot, rue Tristan Bernard, rue de la Cassotte, rue de Chalezeule, rue des Deux Princesses, rue du Chalet, rue de la Mouillère, avenue Fontaine Argent.....)

Toutefois, une observation sous forme d'une délibération du Conseil municipal de FRANCOIS (LGB 2) alerte sur une mise en cause de la sécurité routière au droit de l'intersection rue des Hauts de Chazal / R.D. n°11 où les flux seront réglés par feux tricolores. Les Elus redoutent des bouchons récurrents avec risques de télescopage et un report du trafic rue de la Dinde.

Un signataire (M8) s'inquiète sur les modalités de surveillance de l'intégrité de la plate-forme ; il demande si des caméras seront installées pour surveiller ce genre de stationnement gênant sur la plate-forme du tramway.

Un intervenant traite des questions de sécurité et de fluidité du trafic aux abords des quartiers de la Mouillère et de la place Flore alors que des ralentissements dommageables et stressants se produisent actuellement. Il craint que la situation ne devienne invivable pour les usagers contraints de circuler dans ce secteur et sollicite la mise à double sens de la rue des Chalets sur une courte distance. Il cite en particulier le passage à niveau n°1, et l'école maternelle.

Un habitant (M31) s'enquiert de la sécurité des voyageurs à la descente de l'arrêt fort Benoît et lors du sectionnement du rond-point fréquenté et dangereux.

L'accent est mis sur la dangerosité du tramway (M 25, M 63, M 80, CH 1, LP 26, LP 39, LB 16, LB 18, LB 21) soulignant une cohabitation difficile avec les voitures automobiles mais aussi et surtout les piétons, notamment les enfants. Ce souci justifie une demande de passage aérien ou souterrain (LGB 10) boulevard Charles de Gaulle.

La vulnérabilité ne laisse pas indifférent plus spécialement en cas d'inondation à Chamars et lors de troubles de l'ordre public.

### 3.4.4.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.

Le dossier, relativement disert sur les délais d'intervention des services de secours en mesure d'emprunter la plate-forme, se révèle assez silencieux quant aux problèmes soulevés par les intervenants. Il explique cependant que la plate-forme, parfaitement identifiée et différente des emprises réservées aux automobiles et aux piétons, doit générer une attitude de prudence naturelle dans l'esprit du public. Par ailleurs, la largeur des trottoirs et l'éclairage public sur la totalité du linéaire devraient sécuriser cette cohabitation. Les plans reproduisent les aménagements prévus au niveau des stations : passages piétons, ralentisseurs de vitesse, dépôts de la chaussée.....

### 3.4.4.3 Commentaires de la Commission d'enquête.

Nous invitons le Maître d'ouvrage à traiter au mieux ces questions de sécurité tout au long du tracé et notamment Boulevard Charles de Gaulle, rond-point des Marnières, proximité des écoles mais également boulevard Mitterrand. Cette préoccupation, prévue et lisible au dossier se manifesterait d'ailleurs sans aucun doute, d'une façon très générale certes tout au long du parcours, mais en tout temps et à l'égard de toutes les personnes.

Nous n'avons pas le sentiment que le tramway conduit par un conducteur professionnel constitue un risque beaucoup plus redoutable qu'un flot de véhicules automobiles. Les retours d'expérience ne font pas état d'une dangerosité particulière. Ainsi, un rapport établi par le Ministère de l'Environnement et du Développement Durable (M.E.D.D. – T.C. – D.G.I.T.M. division tramway) en décembre 2010 recense un taux d'évènement au 10 000 km parcourus de 0,376 pour le tramway et de 0,741 pour l'autobus et atteste par les données statistiques que le tramway s'avère moins dangereux que le bus. Ces indications chiffrées sont de nature à rassurer les personnes inquiètes.

Les habitants de Franois disposent de la possibilité de pénétrer à Besançon via la RD n°11, la N. 173, la RD 673 aux fins d'éviter d'éventuels ralentissements ou encombrements à l'intersection rue des hauts de Chazal / RD 11. Cet itinéraire toutefois, allonge pour ne pas dire double la longueur du trajet. Les ralentissements existent actuellement et le passage d'une rame de tramway toutes les cinq minutes ne devrait pas aggraver sensiblement la situation. La densité du trafic attendu, 700 véhicules en heures de pointe, permet aisément à notre sens de gérer les flux par des feux tricolores.

La sécurité des enfants, soulignée à plusieurs reprises, incite à éviter un itinéraire avoisinant les écoles. Ce facteur de décision discrédite quelque peu la proposition d'une variante rue de la Corvée, place des Tilleuls et rue des Géranioms. Il convient de noter cependant que les collisions avec les piétons sont moins nombreuses qu'avec les voitures légères et plus rarissimes encore pour les cyclistes.

Une partie de l'itinéraire du tramway est située en zone inondable mais le projet satisfait aux obligations édictées à l'article 2.5 du règlement du Plan de Prévention des Risques d'Inondations (P.P.R.I.). Le Maître d'ouvrage a prévu les dispositions qui permettront, lors de la montée des eaux, d'adapter le service à la situation du moment par le biais d'un service partiel. Aucun équipement sensible, notamment la sous station électrique ne se trouve en zone inondable. Ces évènements annoncés donnent au Maître d'ouvrage, en toutes circonstances le temps nécessaire pour appliquer les mesures d'ailleurs listées, simples et rapides à mettre en œuvre. La Commission d'enquête considère que la gêne, rare, ne sera que passagère et n'affectera en aucun cas la sécurité des personnes et des matériels.

### **3.4.5 Les rames.**

### **3.4.5.1 Synthèse des observations du public.**

Cette question ne représente pas un sujet majeur de préoccupation mais il motive cependant 6 observations. (M 12, M 17, M 64, M 76, M 81, M 90).

Un intervenant favorable au projet juge trop petite la taille des rames, des stations, des pôles d'échanges, des parkings relais ; il regrette que le centre de maintenance ne soit pas couvert.

Un signataire conseille l'achat de 2 ou 3 rames supplémentaires (M 17) alors qu'un autre (M 64) considère le nombre de passages surdimensionné.

Le choix d'un constructeur espagnol indispose deux personnes d'autant plus que l'achat local apparaissait possible et utile alors qu'une autre soucieuse de l'esthétique demande s'il sera possible de choisir la couleur.

### **3.4.5.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.**

La pièce C du Tome 1; page 58 et suivantes décrit le projet. Elle précise notamment que le matériel retenu, à guidage mécanique, circulant sur fer et accessible aux personnes à mobilité réduite l'a été après études et comparaisons des différents types envisageables. Les rames optimisées d'une longueur fluctuant entre 20 à 25 mètres, compatibles avec des quais de 20 mètres, offrent une capacité de 120 à 150 places, extensibles à 180 places. Certes le dossier ne traite pas de la couleur mais il prévoit un parc de 19 rames comprenant les besoins de la maintenance.

### **3.4.5.3 Commentaires de la Commission d'enquête.**

Nous ne pouvons contester le choix opéré quant au type de matériel car cette faculté appartient, à notre sens, exclusivement aux techniciens avertis et au maître d'ouvrage dès lors que ces matériels satisfont aux prescriptions réglementaires en vigueur. Il nous paraît utile de préciser cependant que l'octroi du marché à un constructeur espagnol résulte au moins pour partie du montant de l'investissement consenti et du respect des règles imposées par le « Code des marchés publics » qui exige en l'espèce un « appel d'offres européen ».

Nous invitons le Maître d'ouvrage à se rapprocher des rédacteurs de l'observation M 90 pour le choix de la couleur si cette question n'est pas encore décidée.

## **3.4.6 L'accès des riverains.**

### **3.4.6.1 Synthèse des observations du public.**

Ce sujet concerne directement les conditions de vie habituelle des riverains et il explique une préoccupation importante à l'adresse de cette problématique soit 17 interventions. (LB 1, LB 6, LB 8, LB 21; GB 12, GB 15, GB 18, M 46, M 63, M 89, P 7, LP 12, LP 16, LP 20, LP 31, LP 35, LP 39.).

Le texte des observations énonce divers problèmes, au demeurant très généraux, qui expriment des préoccupations récurrentes, souvent personnelles :

- manque d'informations,

- accessibilité aux immeubles par les personnes à mobilité réduite et lors d'aménagements, déménagements, livraisons,.....
- restriction de la rue aux seuls riverains et commerçants.

Ces préoccupations habitent l'esprit de propriétaires et locataires résidant rue de Chalezeule, rue Tristan Bernard, rue de la Grette, quai Veil Picard, rue Nicolas Nicole, mais également au delà du tracé rue de la Mouillère, rue des Chalets.

#### **3.4.6.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.**

La partie 7 du tome 2 , page 310 et suivantes du dossier scinde le linéaire en 7 séquences sectorielles lesquelles abordent rituellement : les principes d'insertion de la plate-forme, la voirie et la circulation, le stationnement et l'accès des riverains ainsi que les liaisons douces. Le rédacteur précise en propos liminaire qu'il s'agit à ce stade de propositions, susceptibles d'évoluer dans les études techniques ultérieures.

Le lecteur découvre aisément les informations applicables avec même les possibilités individuelles. En effet, les planches graphiques figurant en annexe du Tome 1, explicites et pourvues d'une légende détaillée, ont été proposées au public à une échelle plus confortable alors que l'annexe 1 du tome 2 présente en 5 plans le cas particulier du quai Veil Picard.

#### **3.4.6.3 Commentaires de la Commission d'enquête.**

Nous constatons une réduction incontournable des possibilités de stationnement fût-il sous forme de « dépose minute » et de l'accessibilité aux immeubles dans certaines rues, (quai Veil Picard, rue Goudimel, avenue Cusenier, avenue Fontaine Argent, rue Tristan Bernard, Nicolas Nicole, rue des Cras.....). Les riverains et livreurs, dans ces parties du tracé, seront contraints d'avoir recours à des emplacements plus rares pour un stationnement de longue durée. Nous constatons cependant que la largeur disponible entre le tramway et les immeubles ou les clôtures fluctue entre 2 et 3 mètres ce qui permet, à notre sens, un bref arrêt pour prendre en charge une personne à mobilité réduite ou effectuer une petite livraison.

Nous considérons surtout que, au long du tracé, les automobilistes devront modifier leur comportement et s'adapter à une situation nouvelle. Cette évolution de l'état d'esprit vis-à-vis de l'automobile est activée d'ailleurs par d'autres facteurs comme le coût du carburant par exemple. Elle correspond à des orientations soutenues par un nombre croissant de citoyens soucieux de la protection de leur environnement.

La Commission d'enquête ne sous estime nullement une incidence ressentie de manière négative. Elle demande au Maître d'ouvrage de multiplier tant que faire se peut les emplacements dits « dépose-minute » et « emplacements livraisons » afin de permettre, en cas de nécessité, une approche du domicile avec un véhicule.

Nous souhaitons que le Maître d'ouvrage manifeste initiative et ingéniosité afin de rendre les restrictions vivables. La commission d'enquête estime que cette gêne sera plus importante pour effectuer les déménagements car ils nécessitent une longue immobilisation sur la voie publique. Il sera nécessaire de prendre contact avec la Mairie avant d'effectuer de telles opérations.

#### **3.4.7 Plan et report de circulation.**

### **3.4.7.1 Synthèse des observations du public.**

Les intervenants, en nombre, déplorent l'absence au dossier d'un véritable plan de circulation applicable à la mise en service du tramway. Ils positionnent par anticipation les secteurs difficiles : place Flore/avenue Carnot/ avenue Fontaine Argent, pont Battant/ quai Veil Picard/ rue d'Arènes, pont Brégille/avenue Edouard Droz/rue du Chardonnet, boulevard Diderot/place des Déportés/rue Tristan Bernard/avenue Fontaine Argent, intersection rue Nicolas Nicole/rue du 11 Novembre/Rue des Cras/rue de Verdun mais également rue de Dôle qui risque de supporter tout ou partie du trafic du boulevard Mitterrand.

Les signataires adressent un cri d'alarme et se montrent parfois constructifs en proposant l'aménagement d'un rond-point giratoire à l'intersection pont Brégille/avenue Edouard Droz/rue Chardonnet mais encore place des Déportés lequel favoriserait l'accès à la copropriété Diderot.

Une personne propose que la plate-forme soit franchissable à l'intersection avenue Charles de Gaulle/rue Plançon ; une autre demande l'étude de déviations réfléchies ; une autre s'oppose à la mise en double sens du pont Brégille ; une autre considère qu'un transport en commun en site propre constitue une gêne pour les autres usagers, une dernière refuse les bus rue Nicolas Nicole.

Les usagers comme les riverains d'ailleurs aspirent fortement à connaître comment sera organisé le trafic dans telle ou telle rue ou avenue.

### **3.4.7.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.**

Le dossier en son tome 2, page 29 explique qu'une modélisation de la circulation routière met en évidence une diminution du trafic sur les voies empruntées par le tramway et un report en cascade vers des axes adaptés, principalement les boulevards. La page 378 et suivantes de ce même document présentent les incidences du projet sur la circulation routière à l'horizon 2015 évaluées par le Cabinet EGIS mobilité à l'aide d'une modélisation du trafic actuel qui a permis d'élaborer deux simulations, l'une avec et l'autre sans le tramway de manière à les comparer.

Le document soumis à la lecture du public indique également, point par point, les capacités particulières à l'avenir des voiries impactées et les modalités d'utilisation envisagées. Il inventorie les points durs et communique les principes d'aménagement envisagés pour divers carrefours.

### **3.4.7.3 Commentaires de la Commission d'enquête.**

Nous ressentons naturellement les inquiétudes émises même si, à notre sens, elles doivent être tempérées.

Nous observons que la question de la circulation pendant et après travaux est largement traitée en occupant plus de vingt pages au dossier (pages 378 à 397 incluses) ; certes l'exploitation des plans s'avérait difficile notamment ceux reproduisant la modélisation du trafic.

En ce qui concerne la « période après travaux », nous notons que l'organisation du trafic est envisagée dans les plans d'insertion figurant en annexe du tome 1 en ce qui concerne les voies empruntées par le tramway, plans présentés au public à notre demande sous une forme plus lisible. Ces plans explicites ont été particulièrement exploités et appréciés.

Nous n'ignorons pas que le plan des déplacements urbains (P.D.U.) est à l'étude. Certes, le public eût apprécié un plan de circulation détaillé annexé au dossier impossible à établir avec justesse. Les lecteurs se seraient sans doute satisfaits d'un document provisoire ou d'une esquisse

En conséquence, la Commission d'enquête préconise :

- une gestion au plus près des plans et reports de circulation durant les travaux avec une signalisation adaptée à proximité des chantiers et en profondeur confortée par une communication avec utilisation de tous les vecteurs disponibles (presse écrite, télévision régionale, radios locales, panneaux à messages variables, écrans publicitaires.....)
- une période d'observation après travaux avec comptages, consultations des usagers.....et mise en place d'un plan de circulation révisable respectant les préconisations du plan des déplacements urbains.

La Commission d'enquête souhaite que la mise en œuvre du tramway entraîne de facto une diminution du trafic automobile intra muros. Elle espère un changement de comportement des usagers et une utilisation plus élevée de transports en commun performants au détriment de l'automobile source de nuisances.

### **3.5 - LE STATIONNEMENT.**

Le thème du stationnement a généré 23 observations.

D'une façon générale, le public marque son inquiétude, sa réprobation même, parfois avec vigueur, face à la diminution des possibilités de stationnement sur la voie publique. Cela concerne des points précis, 500 à 550 places dans le centre historique et sur les quais, mais aussi 300 places sur le reste du corridor.

Il convient pourtant de noter que certains intervenants ont remarqué et sont conscients des offres compensatoires (voir le chapitre 1.5.3.4 du présent rapport) :

- Les P+R. des Hauts de Chazal et de Marnières pour 500 à 550 places avec des possibilités d'extension de 115 places à Chazal et 150 à Marnières.
- Le parking de Micropolis existant et maintenu de 150 places.
- Le projet de création d'un parking de 250 places au centre ville, rue des Arènes.

Les remarques portent sur les sous-thèmes suivants :

- Les parkings relais (P+R).
- Le stationnement aux abords des stations.
- Le stationnement des riverains, y compris les services (pompiers, ordures, déménagements, dépannages...).
- Le stationnement supprimé.
- Les cas particuliers.

### **3.5.1 Les parkings relais.**

#### **3.5.1.1 Synthèse des observations du public.**

Les intervenants (M 12, LB 1, LB 28, LB 29, P 10 ...) estiment que les parkings relais (P+R) sont « *insuffisants* » ou « *sous-dimensionnés* » et parviendront rapidement à « *saturation* » : c'est « *là que le bât blesse actuellement dans le projet* ».

Une association regrette que les accès aux parkings relais ne soient pas « *plus évidents* ».

Une remarque concerne les parkings près de l'hôpital « *trop petits et pas prévus pour 6 000 travailleurs + les visiteurs* ».

#### **3.5.1.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.**

La capacité des parkings relais évoluera dans le temps. Dès la mise en service du tramway, les cinq P+R situés aux extrémités et le long du tracé offriront environ 750 places de stationnement disponibles, avec, pour deux d'entre eux, des réserves de capacité. A plus long terme, c'est 120 places au parking relais des Hauts de Chazal et 150 à celui de Marnières qui pourront être mises à disposition du public.

#### **3.5.1.3 Commentaires de la commission d'enquête.**

Les capacités des parkings relais semblent avoir été évaluées de façon correcte et cohérente avec la fréquentation attendue. On peut comprendre les inquiétudes du public mais on doit noter qu'aucune observation n'est basée sur une analyse ni une étude détaillées : il s'agit plutôt d'impressions.

Dire que les accès ne sont pas évidents est sans doute prématuré. Bien entendu, il faudra que la CAGB prévoie et mette en place le moment venu une signalisation adaptée.

L'insuffisance de l'offre de stationnement près du nouvel hôpital Minjoz ne concerne pas directement le projet de tramway : au contraire celui-ci devrait offrir une alternative à la voiture aux personnels et usagers du site et réduire la demande en places de stationnement.

### **3.5.2 Le stationnement aux abords des stations.**

#### **3.5.2.1 Synthèse des observations du public.**

Les problèmes de stationnement (M 19, M 20, M 75, M 89, LB 4, LP 27, LP 28, GB 15, ...) sont plus particulièrement soulevés à proximité de la station Polygone « *pour les habitants de Chaudanne* » du fait de l'absence de stationnement longitudinal le long de la rue du général Brûlard. Les habitants de Chaudanne et de la rue de la Grette souhaitent une organisation du stationnement pour rabattre les usagers vers le tramway.

Dans le même secteur, les riverains de la rue de la Grette questionnent sur le « *maintien du stationnement* » dans cette rue.

Un intervenant estime que « *la pleine réussite du projet de tramway* » réside dans « *l'offre de parkings* » et considère comme « *indispensables* » des parcs de proximité, principalement entre Micropolis et Chamars et entre les Vaïtes et Schweitzer.

### **3.5.2.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.**

Pour la station Polygone, il est envisagé, dans le cadre du projet d'urbanisation du secteur proche, la création de parkings de proximité pour mutualiser l'offre à l'intention des activités du site comme des usagers du tramway : ce lieu serait le plus proche pour les habitants de Chaudanne.

Pour le secteur Les Vaïtes-Schweitzer, un examen sera fait ci-après au § 3.5.3

### **3.5.2.3 Commentaires de la commission d'enquête.**

Le secteur Polygone-La Grette-Chaudanne pose effectivement question aux habitants. Les conditions d'insertion du tramway (courbes, pente, etc.) sont difficiles et ne facilitent sans doute pas la solution des problèmes.

La commission considère que l'engagement de la CAGB de créer des parkings de proximité répond au besoin ressenti 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.

Le stationnement rue de la Grette ne semble pas modifié par le projet.

## **3.5.3 Le stationnement des riverains.**

### **3.5.3.1 Synthèse des observations du public.**

Le stationnement des riverains, y compris pendant la période des travaux, est une question récurrente (M 19, M 20, M 75, LB 4, LP 27, LP 28, GB 15, ...) qui concerne notamment les secteurs du quai Veil Picard, centre-ville, Fontaine-Argent, Gare-Belfort, rue de Chalezeule, Schweitzer-Belfort, rue N. Nicole et rue du 11 novembre.

L'accent est mis sur la « *disparition* » des places existantes sans véritable compensation mais aussi sur les reports et transferts vers les rues voisines (non directement concernées par le projet).

Plusieurs intervenants font état des « *difficultés* » prévisibles pour les services de sécurité (pompiers, ambulances, services publics,...), d'aide à la personne, de dépannage et livraison, ainsi que des opérations plus ponctuelles comme les déménagements.

### **3.5.3.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.**

Nous renvoyons d'abord au § 1.5.3.4 (Présentation du projet – Incidences sur le stationnement) du présent rapport qui relate les orientations du Grand Besançon et de la ville de Besançon en ce domaine.

La ville de Besançon va progressivement mettre en place, dès le début des travaux, une nouvelle réglementation du stationnement au centre-ville basée sur une extension de la zone payante au détriment des places gratuites, de manière à anticiper la situation future à la mise en service du tramway. Elle espère ainsi, par un développement de la fréquentation des parking relais, diminuer la circulation automobile par un transfert modal et répondre aux problèmes des résidents et des activités économiques.

La rue N. Nicolle ne comporte pas de stationnement en voirie et les possibilités dans la rue du 11 novembre ne seront pas modifiées (fréquence des bus faible).

Le stationnement existant rue Schweitzer sera supprimé entre la rue de la Vaite et la rue de Belfort mais, en dehors certes du corridor, le projet d'éco-quartier prévoit des possibilités de stationnement pour les riverains.

### **3.5.3.3 Commentaires de la commission d'enquête.**

La commission prend acte des orientations du Grand Besançon et de la ville de Besançon en matière d'évolution de la politique du stationnement, dans le cadre de la mise en application du PDU approuvé. Elle constate que des possibilités importantes de stationnement disparaîtront sur le tracé du Tramway mais reconnaît que la capacité globale de stationnement sera peu modifiée : des transferts importants de capacité sont ainsi envisagés de la ville vers les parkings relais. La CAGB devra vérifier, le moment venu, que ses prévisions étaient exactes et adapter, si nécessaire, l'offre de stationnement à la réalité, éventuellement par anticipation de l'extension des parkings relais d'extrémités.

Le Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS) a été associé aux études dans les domaines impactant son action et a ainsi eu l'occasion de définir ses impératifs, qui semblent avoir été respectés.

Les dispositions prévues pour faciliter les opérations de type « dépose-minute » devront être mises en œuvre dès le début des travaux et pour toute la durée de ceux-ci, puis adaptées et pérennisées à l'ouverture des lignes de tramway.

## **3.5.4 Le stationnement supprimé.**

### **3.5.4.1 Synthèse des observations du public.**

En dehors des problèmes soulevés ci-dessus, certains intervenants (P 8, LP 15, ...) questionnent sur le nombre de places supprimées : « *plusieurs centaines* », « *impossible à savoir* », « *sujet tabou* » ?

### **3.5.4.2 Commentaires de la commission d'enquête.**

En fait, les chiffres figurent dans le dossier (voir § 1.5.3.4 du rapport) : 500 à 550 places sur les quais et dans le centre historique et 300 sur le reste du parcours. Il suffisait de chercher les informations.

## **3.5.5 Le cas particulier de la Résidence du Vernois.**

### **3.5.5.1 Synthèse des observations du public.**

La Résidence du Vernois est un immeuble situé au 39 Chemin du Vernois. Les observations (M 91, LB 16, LP 26) émanent de copropriétaires et du président du conseil syndical de copropriété au nom des propriétaires et locataires de l'immeuble.

Les intervenants font remarquer que le tramway « *passera à 3 m de l'immeuble* », ce qui constitue une gêne potentielle.

Ils signalent aussi que de « *nombreuses places de stationnement vont disparaître* » (9 maintenues sur 35) et que les 20 places à créer derrière le bâtiment entraîneraient une impossibilité pour sortir des garages, sauf à supprimer des espaces verts.

Enfin, une personne pose le problème du stationnement minute des bennes à ordures, du facteur et des services communs.

Le conseil syndical reconnaît qu'il s'agit d'un « *projet très utile* » mais demande le « *respect du cadre de vie* » des habitants de la résidence.

### **3.5.5.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.**

Au cours d'entretiens avec la commission, le représentant du maître d'ouvrage a indiqué que des négociations sont en cours sur les objectifs suivants :

- Création d'un parking public sur un délaissé situé à proximité immédiate de l'immeuble et qui serait utilisé à cet effet.
- Ecarter les voies du tramway de l'immeuble en positionnant une des voies de circulation routière entre l'immeuble et le tramway (alors que le dossier indique que les deux voies routières sont situées au sud de la ligne).
- Récupérer ultérieurement la voie routière proche de l'immeuble pour y créer des places de parking.

### **3.5.5.3 Commentaires de la commission d'enquête.**

La commission reconnaît que la Résidence du Vernois est effectivement pénalisée par la proximité de la ligne du tramway et la suppression de places de stationnement.

Elle constate que les études, propositions et négociations en cours vont dans le sens d'une amélioration de la situation.

Elle engage la CAGB à poursuivre les études pour trouver la solution la plus équitable possible pour le maintien du cadre de vie des habitants de la Résidence du Vernois.

## **3.6 – L'INTER MODALITE.**

Ce thème comporte deux sous thèmes :

- Réorganisation du réseau GINKO (20 intervenants)  
L'analyse des observations 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.
- Compatibilité tram/train (4 intervenants).

### **3.6.1 La reorganisation du réseau Ginko.**

#### **3.6.1.1 Synthèse des observations du public.**

Quelques intervenants regrettent notamment que les dispositions de réorganisation du réseau lors de la mise en service du tramway ne soient pas détaillées dans le dossier d'enquête, cette absence ne leur permettant pas de se prononcer valablement sur l'utilité publique du projet et d'apprécier si le futur réseau apportera aux usagers un niveau de service plus performant que le réseau GINKO actuel.

Certains proposent des modifications en vue d'améliorer le réseau actuel dans la perspective de la mise en service du tramway :

- LGB1 « améliorer la liaison avec la gare Viotte en particulier depuis le pôle d'échange des Orchamps. »
- M21, M24, P13 « Rendre attractive l'offre de nuit », « augmentation des fréquences en heures creuses »
- LP40, « une halte ferroviaire sur le site des Marnières permettrait aux populations de Roche lès Beaupré, Novillars ... etc. d'accéder au tramway »

Enfin la majorité s'interroge ou fait des propositions sur la réorganisation du réseau après la mise en service du tramway :

- M25, LP38, « correspondance avec les lignes de bus », « fréquence des bus »
- M29, M80, M93, LP23, M94, GB1, GB3, LB4, « Optimisation pour une meilleure desserte inter. quartiers », « desserte des petits quartiers », « adaptation de la ligne Vallon du Jour », « desserte première couronne », « connexion avec le quartier Chaudanne », « il serait bon de profiter du renouvellement du réseau pour passer les lignes urbaines dans les villages limitrophes, desserte des quartiers extérieurs à la boucle »
- LGB1, M30, LP11, LP 13, « Suppression de la ligne 5 remplacée par hypothétique bus rue du 11 novembre », « réaménagement des lignes C, 7 et 4 », « accès à la partie sud de la boucle fréquences diminuées de moitié, desserte centre ville »
- P11, « comment s'articule la réorganisation »
- LGB1, cite le dossier « au croisement rue des Cras et Nicolas Nicole, il est envisagé une percée vers la rue du 11 Novembre .... Alors que les pages 399 et 400 les plans réseau TC à l'horizon 2015 en cours de définition ne mentionnent pas ce tracé ... »
- LB20. Bus en site propre du campus de la Bouloie à réaliser avant achèvement des travaux du tramway

### 3.6.1.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.

Le dossier traite de façon détaillée la problématique liée à la structure actuelle et à la réorganisation du réseau GINKO. La plupart des observations trouve une réponse dans celui-ci.

- La notice explicative expose aux pages 38 à 42 les raisons du choix du projet justifié, aux pages 78 à 81 les résultats attendus du projet
- L'étude d'impact présente le réseau actuel avec cartes et graphiques aux pages 59 à 63, 222) et la réorganisation du réseau GINKO à l'horizon 2015 de jour et de nuit aux pages 398 à 400

A l'issue de l'enquête la commission lors de plusieurs réunions a demandé au Maître d'ouvrage de compléter les éléments du dossier sur la réorganisation du réseau GINKO (les réponses sont jointes en pièces annexes 2 et 3, notamment les réponses aux aménagements ou modifications de lignes).

Les erreurs pages 399 et 400 de l'étude d'impact relevées par LGB1 (M. FIGARD) ainsi que par la commission sont effectives, néanmoins le plan détaillé de circulation envisagé pour le secteur Palente/Orchamps page 397 indique bien le tracé d'une ligne de bus par la percée de la rue du 11 Novembre.

La percée de la rue du 11 Novembre est nécessaire à la desserte des quartiers du haut de la rue de la Corvée compte tenu des contraintes techniques d'insertion de lignes de bus (bus de 12 à 18 mètres de long) sur la rue des Cras. Ce choix de desserte par le bus a fait l'objet de présentation en réunion publique à l'automne 2010 et auprès des riverains sur site le 30 novembre 2010

Les études théoriques de restructuration du réseau sont achevées. L'ensemble des lignes urbaines et dans une moindre mesure suburbaines de bus GINKO sera modifié. L'étude de restructuration du réseau menée en 2009/2010 a été intégrée au cahier des charges de la nouvelle délégation de service public (DSP) 2011/2017. Le nouveau délégataire choisi en charge de la délégation depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2011 doit faire part de propositions d'adaptation de ce réseau théorique. Dès que ces adaptations seront connues et validées par la CAGB, celle-ci engagera une démarche progressive de concertation avec les Comités Consultatifs des Habitants (CCH) et les secteurs de l'agglomération (certainement à compter de l'automne 2011). A l'issue de cette concertation le réseau définitif sera arrêté

La création d'une navette (véhicule de petit gabarit) reliant le quartier Saint Jean au quartier Battant est intégrée dans le contrat de DSP. Le délégataire a proposé une variante non validée à ce jour.

Les relations sur la mise en œuvre de haltes ferroviaires sont essentiellement avec Réseau Ferré de France (RFF). La CAGB en est le financeur principal avec le Conseil Régional de Franche Comté. Les études avant projet sont en cours sur deux haltes : Ecole Valentin et Miserey-Salines. La halte Portes de Vesoul doit être décalée en attente de la réalisation de la ZAC éponyme. L'enquête publique devrait intervenir dans l'année. Il n'est pas prévu d'autres haltes à court terme, cependant la Région devrait se saisir de la question de la halte du pôle santé pour une réalisation en 2015, mais rien n'est engagé.

### **3.6.1.3 Commentaires de la commission d'enquête.**

La commission a noté l'inexactitude des plans pages 399 et 400 de l'étude d'impact concernant l'oubli de la percée de la rue du 11 Novembre, mais elle a également constaté que celle-ci figure sur le plan détaillé de la page 397. Elle considère que cette erreur n'est pas de nature à affecter l'utilité publique de la nature du TCSP mis à l'enquête.

Le dossier mis à l'enquête expose les axes privilégiés de réorganisation du réseau GINKO, ceux-ci ne pouvant être que des hypothèses de travail qui seront affinées en fonction des études et de la connaissance des besoins des usagers par le nouveau délégataire de service public. 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.

La commission conçoit que les intervenants peuvent regretter le peu d'informations contenues dans le dossier mis à l'Enquête sur les modalités de réorganisation du réseau. Cependant elle conçoit que toutes les études comportant des conséquences directes ou

indirectes telles que la réorganisation du réseau, ne puissent être menées à leur terme et être ainsi intégrées au dossier mis à l'Enquête.

Lors de la période de « rodage » de la réorganisation, il paraît inévitable que des problèmes ponctuels apparaissent tels que allongement des temps de parcours, fréquences moindres ... le développement de dispositifs de transports en commun de taille réduite (cf navette évoquée au § 3.6.1.2) pourra pallier les inconvénients locaux éventuels.

Le calendrier ainsi que le mode de consultation présenté dans la réponse du Maître d'ouvrage augurent d'une bonne prise en compte des demandes d'intermodalité des habitants de l'agglomération.

Les Plans de Déplacements Urbains (PDU) de la ville de Besançon et celui du Syndicat Mixte des Transports du Grand Besançon ont été approuvés par délibération en date du 8 juin 2001, mais le PDU depuis 2001 ne relève plus que de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon. En 2005, l'agence d'urbanisme (AUDAB), a réalisé une évaluation de ces deux PDU, cette évaluation devait servir de pré-diagnostic au nouveau PDU. 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 Communauté d'Agglomération du Grand Besançon, ce n'était pas une révision du PDU, qu'il s'agissait de mettre en œuvre mais établir 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 les deux documents.

Néanmoins la commission considère que le dossier mis à l'enquête tient compte des orientations et des objectifs des lois régissant les TCSP.

### **3.6.2 Compatibilité tram/train.**

#### **3.6.2.1 Synthèse des observations du public.**

Quelques intervenants s'étonnent que les infrastructures du réseau ferroviaire existant ne soient pas utilisées :

- M5, *pourquoi n'utilisez-vous pas la croix ferroviaire comme elle est sans modification*
- P10, *Idée alternative utiliser des voies ferrées existantes*
- LB22, *La ville de Besançon dispose d'un réseau ferroviaire qui fait une croix dont elle est le centre*

Un autre se projette dans l'avenir :

- GB10, *ne pas sous estimer la possibilité trams/trains venant du Jura (raccordement à FRANOIS, de la vallée du Doubs (raccordement aux Marnières).....*

#### **3.6.2.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.**

Le dossier traite de la problématique de l'inscription du projet dans un réseau TCSP à plus long terme. La notice explicative indique page 28, *des connexions avec le réseau ferré, par exemple à l'ouest à Franois (qui nécessiterait l'extension de la ligne jusqu'en gare de*

*Francois) et à l'est à Chalezeule ou aux Chaprais, ont déjà fait l'objet d'une première réflexion prospective ; les possibilités de connexion entre le réseau de tramway et le réseau ferroviaire seraient de type quai à quai dans le cas d'un tramway.*

D'autre part l'annexe 1 – Bilan des réunions publiques Tramway écrites avec le public (réseau ferroviaire), fait état des suggestions d'utilisation de la croix ferroviaire.

A la suite des questions de la commission d'enquête le Maître d'ouvrage a joint dans sa réponse aux remarques et questions de la population lors de l'enquête publique, une étude sur les possibilités de connexion avec le réseau ferré et développement du fret urbain (synthèse étude SYSTRA 2008), jointe en annexe 2 document C.

Cette étude montre que la CAGB a la volonté de développer à terme toutes les formes d'intermodalité, particulièrement celles entre le tramway et le réseau ferroviaire, dans le domaine du transport des voyageurs et dans celui du fret. Elle examine les opportunités en termes de transports au niveau des points de contacts entre le projet de tramway et l'étoile ferroviaire de Besançon. L'étude montre l'intérêt de connecter les localités périurbaines au cœur de la ville sans rupture de charge et de dessertes plus fines et plus proches des habitants. Dans l'hypothèse d'un matériel tramway sur fer l'étude sommaire montre les potentialités de connexions tram/train : en gare Viotte pour toutes les lignes ferroviaires y compris la ligne Auxon TGV, dans la zone de la Mouillère moyennant la construction d'une liaison tramway de 500 mètres entre la gare de la Mouillère et la ligne de tramway et en gare de FRANOIS moyennant le prolongement sur 1300 mètres de la ligne de tramway

### **3.6.2.3 Commentaires de la commission d'enquête.**

La compatibilité tram/train et l'utilisation de l'étoile ferroviaire de Besançon ont fait l'objet d'études prospectives pour une adéquation à plus ou moins long terme. L'écartement des voies retenu (standard de 1435 mm) identique au réseau ferroviaire permettra à terme une interconnexion avec celui-ci (cf le réseau tram/train Mulhouse-vallée de la Thur). Cependant cette interconnexion nécessitera à terme des études fines, une consultation du public et des investissements importants pour la réalisation des infrastructures et l'utilisation de rames spéciales plus lourdes permettant une vitesse plus élevée sur le réseau ferré.

## **3.7 – LES ASPECTS ECONOMIQUES.**

Le thème de l'aspect économique du projet a mobilisé plus de 67 intervenants sur les 200 recensés, soit 33% du total : c'est dire l'intérêt et l'importance accordés à ce sujet par le public, certaines personnes ayant complété leur appréciation écrite par des commentaires oraux lors de leur passage à une permanence des commissaires enquêteurs. Pour autant ces observations sont très inégalement réparties entre les sous-thèmes évoqués tels que nous les reprenons ci-après :

- Le coût du projet.
- Les conséquences du coût du projet.
- Le financement.
- Les tarifs et la billetterie.
- Les questions diverses

Quelques rares observations contiennent des appréciations sur des personnes, des élus notamment, parfois à la limite de l'attaque personnelle : nous avons volontairement et très délibérément ignoré cette partie des observations.

La commission a fait le constat que l'aspect économique du projet est traité assez sommairement dans le dossier : les deux pages 76 et 77 de la pièce C – notice explicative – et les deux pages et demie de la pièce F – appréciation sommaire des dépenses – ces deux pièces étant contenues dans le Tome 1. Les renseignements fournis par ces documents ne permettent pas de répondre à toutes les observations et/ou interrogations du public. C'est pourquoi la commission a jugé utile de demander à la CAGB des renseignements complémentaires, selon la lettre de son Président au maître d'ouvrage en date du 17 février 2011. Le Président de la CAGB a répondu par lettre en date du 1 mars 2011. Ces deux lettres figurent en annexes 3 et 4 au présent rapport.

### **3.7.1 Le coût du projet.**

#### **3.7.1.1 Synthèse des observations du public.**

Le coût du projet s'avère le sujet abordé de façon majoritaire.

- Le plus souvent pour en dénoncer le montant jugé excessif : on retrouve des appréciations telles que « *pharaonique, gigantesque, coûteux, onéreux, démesuré, insensé, frais énormes, mégalomanie, arnaque, etc.* » M 1, M 22, M 31, M 41, M 54, M 80, M 85, LB 9, P 3, P 4, P 6, P 8, P 10, LP 8, LP 15, LP 37, GB 17 ..).
- Il est aussi apprécié par rapport aux dimensions de la ville et de l'agglomération (M 5, M 55, M 58, GB 17 ...), souvent dans ce cas en comparaison avec d'autres villes plus importantes.
- A contrario, nombre d'intervenants (M 20, M 36, M 49, LB 4, P 8, P 10, P 15, LP 22 ...) pointent « *l'insincérité de l'estimation* », parfois par rapport à des projets dans d'autres villes et à leur coût au kilomètre, la jugeant « *sous-évaluée* », avec des « *travaux non chiffrés* » (déplacements des réseaux, réparations de probables dégâts, restructuration du réseau Ginko ...) et une tolérance de 5% pur aléas « *trop faible* ».
- Certains (M 11, M 49, M 92, M 93, LB 5) prédisent et craignent des « *dépassements de budget* » et regrettent l'absence de chiffrage du « *coût final du tramway* » ou demandent un chiffrage « *en euros courants et en euros constants* » (?). L'absence d'une « *estimation détaillée* » est plusieurs fois relevée.
- Une personne (LP 28) a relevé une incohérence entre l'estimation des acquisitions foncières faites en dernier lieu par France Domaine (6 M€) et la somme indiquée dans l'estimation sommaire (5 M€).
- Enfin, il convient de relever que quelques intervenants sont favorables au projet (M 24, M 28, LGB 6), et ne mettent pas en cause son coût tout en formulant parfois des remarques de détail.

#### **3.7.1.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.**

Le projet a été estimé en chiffrant les dépenses en applications des dispositions réglementaires selon les 19 postes de dépenses définis par le Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques (CERTU). Par rapport à

d'autres opérations du même type dans d'autres agglomérations, notamment Le Grand Dijon dont le tramway est en cours de construction, la vérité des coûts repose sur une « optimisation » des dépenses obtenue en adoptant des choix techniques ou méthodologiques conduisant à certaines économies substantielles sur différents postes de dépenses dont les plus significatives sont les suivantes :

- Un tracé limitant l'impact sur les propriétés privées et en conséquence les acquisitions foncières pour une économie de : 10 M€.
- Un tracé utilisant des espaces publics déjà requalifiés : 10 M€.
- Un matériel roulant standard adapté aux besoins : 9,5 M€.
- La réutilisation des systèmes actuels d'informations des usagers et des systèmes de courants faibles : 6 M€.
- Le choix de confier la maîtrise d'ouvrage à une équipe restreinte au sein de la CAGB et donc l'absence d'un mandataire : 5 M€.
- Un garage des rames à ciel ouvert : 3 M€.
- Des aménagements sobres : 5 M€.
- La réduction du nombre des sous-stations électriques : 2,5 M€.
- Une enveloppe « communication » maîtrisée : 3 M€.
- Une absence de design spécifique pour les abris des stations : 2 M€.

Au total, les économies résultant de l'optimisation s'élèvent à 56 M€.

L'estimation est établie sur les bases économiques de juin 2008, avec un ajustement très normalement indexé sur l'inflation.

De plus, la gestion financière de l'opération en Autorisation de Programme et Crédits de Paiement fournira au maître d'ouvrage les moyens d'un suivi régulier et performant des dépenses. Des tableaux de suivi des contrats ont été mis en place

### **3.7.1.3 Commentaires de la commission d'enquête.**

Le projet représente un investissement de 228 millions d'euros (240 en incluant la tolérance de 5%), montant élevé ayant pu inquiéter une partie du public qui n'est pas habitué à des enjeux financiers de ce niveau.

Il est intéressant de noter ici que le coût du projet refusé en 2009 par l'autorité préfectorale était de 210 M€, le nouveau tracé entraînant une majoration de 8,6 %.

La base de l'estimation fixée en valeur juin 2008 permettra de comparer les dépenses réelles réajustées aux prévisions de la pièce F du dossier « appréciation sommaire des dépenses », en euros constants.

Ce montant est néanmoins inférieur, en coût au kilomètre, à ceux constatés dans d'autres agglomérations pour des projets similaires, et notamment à Dijon, avec lequel la CAGB est en relation suivie : 20 M€ à Dijon et 16 M€ à Besançon. La CAGB explique cette différence

par « l'optimisation » financière du projet qui a conduit à des choix aboutissant à des économies substantielles sur différents postes de dépenses.

Chiffrées à 56 M€, les économies résultant de l'optimisation n'ont pas paru anormalement évaluées à la commission. Le projet reste basé sur des choix de solutions techniques existantes éprouvées dans d'autres réalisations. Ne disposant pas des éléments nécessaires pour évaluer le bien-fondé de ces économies, la commission accepte néanmoins de les valider mais recommande au Grand Besançon d'être très exigeant sur la qualité des travaux, matériels et prestations techniques ou intellectuelles relatifs au projet.

Dans ces conditions, le montant 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. Aucune observation ne démontre, de façon chiffrée et objective, que le montant du projet n'est pas en adéquation avec l'importance et les possibilités de l'agglomération ; il s'agit plutôt d'affirmations non étayées : cette question sera aussi abordée ci-après.

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.

Enfin, la différence relevée entre l'estimation de France Domaine et la somme inscrite dans l'estimation vient du fait suivant : quatre maisons et les terrains d'assiette, initialement compris dans l'estimation de France Domaines pour l'opération tramway de la CAGB, ont été achetés par la ville de Besançon dans le cadre d'une opération d'urbanisme. La ville mettra à disposition gratuite de la CAGB les seuls terrains nécessaires à l'emprise du tramway, ce qui représente une économie sensible pour le Grand Besançon.

Au final, le coût du projet est apparu crédible à la commission. La CAGB devra néanmoins se montrer très vigilante dans le respect du budget annoncé.

La commission relève en outre que, après clôture de l'enquête et au cours de la rédaction de son rapport, elle a appris que d'autres villes ou agglomérations, d'importance sensiblement inférieure à Besançon, se sont vu attribuer des subventions pour le financement d'un tramway à l'occasion du « deuxième appel à projets » dans le cadre du « Grenelle de l'Environnement ».

C'est ainsi que par décision du 09 février 2011 du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement, les opérations ci-après ont été retenues :

- Béthune : montant de 269 M€ pour 16,9 km, soit 15,91 M€/km.
- Aubagne : montant 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.

## **3.7.2 Les conséquences du coût du projet.**

### **3.7.2.1 Synthèse des observations du public.**

C'est le deuxième sujet de préoccupations des intervenants.

- Nombre d'entre eux (M 1, M 54, M 65, LB 5, P 3, LP 23, LGB 3 ...) prévoient et redoutent une « *augmentation importante des impôts locaux* » (taxe foncière et taxe d'habitation).
- Un autre ( M 59) estime que la durée d'emprunt de 35 ans risque de « *grever les générations futures* ».
- D'autres encore (P 10, P 11, LP 3, LP 6, LP 28 ...) s'inquiètent de l'incidence de la majoration du Versement Transport sur les entreprises (qui pourraient « *fuir* » Besançon) et sur les collectivités territoriales (qui devraient augmenter leurs impôts).
- Certains aussi (M 87, LB 4) estiment que les charges liées au tramway annuleront pour longtemps « *toute possibilité d'autres investissements* » par la CAGB.

### **3.7.2.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.**

La CAGB a procédé à une vérification minutieuse et rigoureuse de la faisabilité financière et budgétaire du projet, avec pour objectif un équilibre à long terme gagé sur l'augmentation du Versement Transport. Elle fait ressortir les arguments suivants :

L'anticipation des majorations du Versement Transport – dont le taux est passé de 1,05 à 1,30 en 2006 puis à 1,80 au 1<sup>er</sup> janvier 2009 – permet d'affirmer que les effets de ces majorations sont passés et que de nouvelles incidences ne sont pas prévisibles puisque deux budgets, au moins, sont intervenus tant pour les entreprises que pour les collectivités locales. On doit également souligner que le produit de l'augmentation de 1,05 à 1,80 est dédié et ne peut être affecté qu'à la création d'un TCSP (mais pas seulement le tramway) et non utilisé pour d'autres investissements.

L'effet dissuasif éventuel de cette augmentation sur l'implantation d'entreprises ne concerne pas la seule ville de Besançon puisqu'il s'agit d'un dispositif communautaire qui s'applique aux 59 communes de l'agglomération.

L'hypothèse d'une mobilisation fiscale supplémentaire n'est pas envisagée puisque le Versement Transport assure l'équilibre général du budget de l'opération et notamment l'exploitation de la ligne, la charge de la dette, les dotations aux amortissements et les enveloppes dédiées au gros entretien et au renouvellement du matériel et des équipements.

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.

### **3.7.2.3 Commentaires de la commission d'enquête.**

La commission a pris note des renseignements complémentaires apportés par la CAGB et n'a pas identifié d'élément permettant d'être affirmatif sur l'augmentation des impôts locaux (taxe d'habitation et taxe foncière) ou du Versement Transport (qui est au taux maximal autorisé par la loi).

La commission observe que les intervenants ont parfois fait l'amalgame entre le Grand Besançon – Communauté d'Agglomération de 59 communes, qui porte le projet de tramway – et la ville de Besançon, sur le territoire de laquelle se développe la quasi-totalité du tracé. 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 qu'une éventuelle subvention d'équilibre votée par le Conseil communautaire.

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.

C'est à juste titre que la CAGB fait ressortir que l'effet dissuasif de l'augmentation du Versement Transport s'applique à toute l'agglomération. Quant à savoir si cet effet dissuasif existe réellement, il est bien difficile de l'affirmer : la quasi-totalité des agglomérations susceptibles d'instituer un Versement Transport l'ont déjà fait et les communautés d'agglomération ayant décidé de construire un TCSP (Tramway ou BHNS) l'ont établi, comme la CAGB, au taux maximal autorisé de 1,80 comme c'est le cas à Dijon, Mulhouse, Brest, Angers (tramway) ou encore Nîmes et Chalon-sur-Saône (BHSN).

C'est d'ailleurs tout l'esprit et l'intérêt du regroupement communautaire que de mettre en commun, de mutualiser les recettes et les charges, les avantages et les contraintes, de profiter des effets d'échelle au bénéfice de tous, ce qui exclut à l'évidence l'appréciation d'un projet ou d'une réalisation à l'aune d'une seule commune.

Si l'on considère que le Versement Transport, après les majorations intervenues, couvrira et au-delà le remboursement de l'emprunt et que le financement du complément non gagé est assuré, les capacités d'investissement de la CAGB ne devraient pas être réduite dans les prochaines années

### **3.7.3 Le financement.**

#### **3.7.3.1 Synthèse des observations du public.**

Même s'il n'est clairement évoqué que par un petit nombre de personnes, ce sujet apparaît en filigrane dans d'autres observations. Il est parfois mêlé au sous-thème précédent.

Plusieurs intervenants (LP 33, GB 28 ...) se demandent si le Versement Transport est à un taux suffisant pour « rembourser l'emprunt » ou s'il y aura « des retombées » sur les impôts des communes ».

La participation réelle et exacte de la ville de Besançon est un sujet de préoccupation pour M 36, P 8, LP 33, LGB 8.

Le financement devrait, (pour P 9) être assuré par les « seules villes » de Besançon et Chalezeule.

#### **3.7.3.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.**

En complément au dossier, la CAGB a apporté des réponses claires aux questions que nous lui avons posées.

Le financement prévu par la CAGB repose, dans le cadre du budget annexe transports :

- Sur la provision constituée par la mise en réserve des sommes déjà versées au titre des majorations du Versement Transport intervenues en 2006 et 2009 (taux actuel maximal autorisé de 1,80%).
- Sur une subvention d'équilibre annuelle de fonctionnement prélevée sur le budget principal et générant une marge accrue pour le financement de l'investissement.
- Sur les subventions attendues de l'Etat, du FEDER, de la ville de Besançon ainsi que d'autres subventions potentielles (demandées mais pas encore notifiées).
- Sur un emprunt à long terme (35 ans) pour environ 50% du montant et dont les annuités de remboursement (intérêts plus capital) seront couvertes par une partie du supplément de recette du Versement Transport.

La ville de Besançon participera à l'opération par une subvention directe de 20 M€ et par la prise en charge de certains travaux (Boulevard Diderot, entrée du CHU, reconstruction du pont Battant, travaux sur le pont Charles de Gaulle, double sens rue Edgar Faure à hauteur d'environ 20 M€.

La renégociation du contrat de Délégation du Service Public des transports collectifs (réseau Ginko) de la CAGB, arrivé à échéance au 31 décembre 2010, a permis d'aboutir à un nouveau contrat avec l'entreprise Transdev à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2011 : le surcoût d'exploitation de la ligne de tramway, estimé par précaution à 2 M€ dans les études antérieures, est, au terme de ce nouveau contrat, égal à zéro euro. Ce chiffre, qui est aussi celui des autres entreprises ayant concouru pour le contrat, montre accessoirement, que ces entreprises misent sur une bonne fréquentation de la ligne de tramway

### **3.7.3.3 Commentaires de la commission d'enquête.**

Dans l'examen des différents documents à sa disposition, la commission n'a pas détecté d'éléments permettant de mettre en doute la validité et la sincérité de ce dispositif financier qui peut ainsi être validé. Elle souligne aussi le partenariat établi entre la CAGB et le Grand Dijon (dont les deux premières lignes de tramway sont en construction) en ce qui concerne l'ingénierie financière, partenariat qui permettra à la CAGB de bénéficier de l'expérience acquise dans ce domaine.

Les récentes informations émanant du Ministère de l'Ecologie font état de l'octroi à la CAGB, au titre du 2<sup>ème</sup> appel à projets du Grenelle de l'Environnement, d'une subvention complémentaire de 0,5 M€.

La commission a été informée que les travaux pris en charge directement par la ville de Besançon – dont une partie est en cours de réalisation – auraient de toute façon été exécutés, même en l'absence du projet de Tramway et que la pression fiscale de la ville ne s'en trouvera pas impactée au-delà des décisions déjà prises.

Le nouveau contrat de Délégation de Service Public, qui couvre la période 2011-2017 inclus, a pris en compte la mise en service du tramway en 2015 : Transdev, le nouveau délégataire, s'est engagé sur une amélioration du niveau de services et un moindre recours au financement public. Ce nouveau contrat traduit ainsi une confiance dans la réussite du tramway et des conditions financières plus favorables pour le Grand Besançon.

Enfin, le tramway étant une réalisation communautaire, il n'est pas possible, légalement, qu'il soit financé par les seules villes de Besançon et Chalezeule. Il s'agit bien d'un investissement lourd d'intérêt communautaire dont les retombées intéressent toute l'agglomération par le biais de la restructuration programmée de Ginko. On a d'ailleurs vu plus haut que la ville de

Besançon intervient spécifiquement, en raison de l'intérêt particulier qu'elle trouve dans cette réalisation, par une subvention de 20 M€ et par la prise en charge de différents travaux qu'elle aurait dû en toute hypothèse effectuer.

C'est tout l'esprit et l'intérêt du regroupement communautaire que de mettre en commun, de mutualiser les avantages et les contraintes, les recettes et les charges pour parvenir à un effet d'échelle autorisant à faire ensemble ce qu'on ne pourrait pas faire seul. Les réalisations d'une communauté d'agglomération comme le Grand Besançon ne sauraient, dans cet esprit, être appréciées à l'aune d'une seule commune.

### **3.7.4 Les tarifs et la billetterie.**

#### **3.7.4.1 Synthèse des observations du public.**

Les observations sont souvent formulées sous forme d'interrogation (P 10, LP 13) sur les futurs tarifs avec parfois des affirmations ou des souhaits :

- Un intervenant (M 92) estime que le prix du ticket, déjà « *trop cher* », va encore augmenter.
- Un autre (M 21) estime « *impératif* » que le prix du ticket de tramway ne soit pas plus élevé que celui du ticket de bus.

#### **3.7.4.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.**

La CAGB ne s'engage pas sur le prix du ticket ou des abonnements qui ne sont pas encore fixés pour 2015, année prévue pour la mise en service du tramway, tout en faisant remarquer que, habituellement, les prix « *évoluent régulièrement au rythme de l'inflation* ».

Elle signale aussi qu'elle étudie une refonte complète du système de tarification avec l'arrivée d'une nouvelle gamme, sans plus de précisions.

#### **3.7.4.3 Commentaires de la commission d'enquête.**

La commission comprend qu'il est effectivement trop tôt pour connaître ce que sera la situation dans quatre ans, d'autant que le domaine des contrôles d'accès est en constante mutation technologique et que la politique tarifaire peut évoluer tout comme la « *billetterie* ».

Elle attire néanmoins l'attention de la CAGB sur la nécessité de maintenir des tarifs attractifs pour ne pas dissuader les usagers potentiels de prendre le tramway, notamment les populations desservies qui résident dans des zones dites sensibles.

### **3.7.5 Questions diverses.**

#### **3.7.5.1 Synthèse des observations du public.**

Quelques questions concernent des sujets divers :

- Incidence d'une possible « *suppression du Versement Transport* » (M 8) à l'image de la taxe professionnelle

- « *Garanties à obtenir* » des entreprises (M 28) en cas de dépassement des délais et/ou des coûts.

### **3.7.5.2 Commentaires de la commission d'enquête.**

La suppression éventuelle d'une contribution comme le versement transport n'est pas imaginable sans son remplacement par un dispositif sensiblement équivalent, comme ce fut le cas pour la taxe professionnelle. Dans le cas contraire, ce serait tout l'équilibre financier et économique de nombreuses villes qui se sont dotées d'un TCSP qui serait détruit... et ce n'est raisonnablement pas pensable

Les contrats et les marchés passés ou à passer par la CAGB avec les entreprises intervenant dans l'opération doivent répondre aux exigences de la réglementation nationale du code des marchés publics et, le cas échéant, de la réglementation européenne : à ce titre ils doivent contenir, à peine d'illégalité, les clauses de sauvegarde nécessaires dont des pénalités financières.

## **3.8 – ENVIRONNEMENT ET DEVELOPPEMENT DURABLE.**

Ce thème englobe la synthèse de chacun des sous thèmes suivants, suivie des éléments du dossier s'y rapportant et le cas échéant d'un avis complémentaire du maître d'ouvrage, puis des commentaires de la commission d'enquête :

- Patrimoine (avec en sous titre *végétal* et *minéral* pour tenir compte du lien étroit fait par les intervenants entre *les plantations – arbres coupés – espaces verts*, pour l'essentiel et les autres éléments visés du patrimoine / ici 23 interventions (textes sur registres et par lettres) ;
- Energie : 6 intervenants ;
- Modes doux : 4 interventions dont l'Association Vélo Besançon ;
- Nuisances : 23 interventions.
- L'eau : 7 interventions

### **3.8.1 Le patrimoine.**

#### **3.8.1.1 Analyse des observations du public**

##### **Patrimoine végétal :**

Ici il est surtout question des arbres dont l'abattage est dénoncé et pour la majorité des intervenants, ils citent le Quai Veil Picard. C'est le cas de M1, M39, M77, LB7, LB20, LP15 & P8 (deux déclarations identiques du même auteur). Deux autres intervenants hostiles au projet ne font qu'évoquer dans l'énoncé de leurs remarques « *arbres coupés* » (M85, GB16). Enfin une intervenante déclarant s'exprimer au nom d'une famille de huit personnes hostiles au projet, écrit « *A une époque où l'on parle d'écologie, vont être supprimées des zones calmes et verdoyantes pour les remplacer par du béton* » (M54).

Parmi les opposants à la suppression d'arbres, il en est qui craignent leur remplacement par des thuyas ou des petits arbres taillés en cube « comme sur la place du marché » (lire la Place de la Révolution aujourd'hui) : M39, M77.

Un intervenant (LB29) n'a pas trouvé les explications souhaitées sur la restructuration de la promenade Chamars, en particulier « *sur le devenir des arbres et leur alignement, ceux-ci pouvant être considérés comme le plus haut et le plus ancien alignement forestier urbain de notre pays* ».

Toujours quai Veil Picard, mais en contradiction avec ce qui précède, LB6 (5 riverains signataires) préconise de ne pas reconstituer la trame végétale dès lors qu'elle empiète sur les espaces disponibles pour l'insertion du tramway.

Le terme *Espaces verts* couvre les observations de deux personnes qui dénoncent les choix de lieux d'implantation, l'une du centre de maintenance Hauts de Chazal « *dans un espace vert de pâtures, refuge d'animaux et oiseaux protégés, choix contraire à la préservation de l'environnement* » (LGB8) et l'autre du terminal des Marnières sur Chalezeule dont il résultera « *la destruction d'une grande surface de terres agricoles* » (GB8).

### **Patrimoine minéral :**

Ce sous titre couvre les observations de protestation contre :

- l'implantation de poteaux et câbles supports des LAC, Place de la Révolution par M1, M59, M39 celui-ci ironisant sur l'effet des LAC « *devant le nouvel hôtel de luxe de l'ancien conservatoire de région* » et quai Veil Picard (LB6, LB7, LB26);
- la destruction du Pont Battant (M1 *pont romain tel qu'on peut l'admirer actuellement* - M61 *construction innovante (FREYSSINET) du patrimoine architectural et scientifique* - M92 *qui veut réellement le changer ?*);
- quai Veil Picard, la dévalorisation du patrimoine architectural existant est dénoncée par M20, M90, LP42. Dans cette dernière lettre le couple s'interroge sur la démarche du maître d'ouvrage visant à dévaloriser « *un site tel le quai Veil Picard qui fait partie des sites bisontins les plus présentés sur les documents touristiques* » et cela après avoir « *obtenu avec un important battage médiatique l'adhésion au Patrimoine Mondial de l'UNESCO* », adhésion également évoquée par M77 et M61.
- concernant les aménagements figurant sur la photo montage du quai Veil Picard, les riverains LB6 s'opposent au *platelage* en bois comme revêtement de l'encorbellement, source de bruit, ainsi qu'à l'installation de bancs et tout autre élément de repos accueillant surtout des perturbateurs nocturnes (bruit et détritux).
- Ici encore, LB7 évoque le peu de réalisme de cette *image de synthèse* (LAC très discrets, voie représentée élargie). Intervention identique de LB26 relative à la photo montage et dénonçant l'encorbellement (citant vraisemblablement par erreur le quai de Strasbourg) « *détruisant aussi la symétrie de l'ensemble architectural* » ainsi que « *le projet de passerelle au droit de la Tour de la Pelote* ».
- un projet « *insensé sans utilité qui gâchera une ville de caractère* » (M32) et projet « *incongru au regard du relief et de la disposition de l'immobilier tant historique qu'usuel* » (LP42);

Enfin, M67 demande de porter un soin particulier à l'intégration du projet dans la ville ancienne.

**Tracé-patrimoine :**

Ce sous thème a été attribué à une partie d'un long exposé (déposé par M.THEOBALD-P10) se présentant sous forme de réquisitoire, dont le paragraphe 8 évoque le tracé du tramway : 4 franchissements de ponts, LAC Place de la Révolution, passage quai Veil Picard, abattage des arbres, disparition des places de stationnement, réduction des trottoirs, perturbation de la circulation automobile, encorbellement, tracé dans les rues les plus passantes de la ville, rail dangereux pour les cyclistes, stabilité du sol des quais, autant de mauvaises idées motifs de disqualification du projet. Le terme TCSP est une vraie « *tromperie sur la marchandise* ».

**3.8.1.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.****Patrimoine végétal :**

La notice explicative (tome 1, pièce C), page 85, prévoit l'abattage de 620 arbres implantés au sein de l'emprise du projet (paragraphe d'où M.77 a extrait l'indication contre laquelle il s'insurge *dont peu ont une véritable valeur écologique*), abattage remplacé par environ 1170 plantations. Ce même document, page 112, liste les mesures d'accompagnement pour chaque poste et leurs coûts.

Le tome 2 relatif à l'étude d'impact, dans sa partie 8 « Analyse des impacts sur l'environnement » consacre les pages 328, 329, 342 à 348 aux effets du projet sur la présence du végétal, les éléments biologiques et les mesures correctives envisagées. Le développement analytique de ces effets concerne dans la zone d'étude :

- l'inventaire le long du tracé, par rue, des arbres existants et parmi lesquels ceux qui seront conservés, ceux qui seront supprimés et les plantations projetées ;
- le résultat de l'expertise relatif à l'état sanitaire et mécanique des platanes du quai Veil Picard (réalisée en avril/mai 2010 – rapport complet en annexe de l'étude d'impact) ;
- la déstructuration de deux boisements, place Chamars et avenue Flemming ;
- l'impact sur la flore et les habitats du lieu retenu pour le centre de maintenance (exposé complété par la méthodologie spécifique à l'étude faune-flore, objet des pages 457 et 458. et l'annexe 11.1 qui suit).

**Patrimoine minéral :**

Ce sujet est développé en particulier dans le tome 2, étude d'impact :

- pages 119 à 132 avec l'inventaire des monuments historiques, des sites classés et inscrits, des sites archéologiques, dont ceux impactés par le projet, puis la définition des deux secteurs à chacun desquels s'applique un PSMV ;
- pages 349 à 363 traitant des effets du projet sur le paysage et le patrimoine, dont les mesures correctives envisagées.

**3.8.1.3 Commentaires de la commission d'enquête :****Patrimoine végétal :**

Dans ce domaine, l'analyse des interventions, mis à part quelques développements très argumentés, fait apparaître que nombreux intervenants ont construit leurs observations après lecture de la notice explicative, sans report au tome 2 (Etude d'impact) dont le volume pouvait désorienter, mais dont le développement vise à répondre aux interrogations relatives aux aspects environnementaux, paysagers, écologiques et techniques. Par exemple, le responsable d'Europe Ecologie Les Verts de l'agglomération bisontine, M. BOUTANQUOI, aurait connu le nombre d'arbres qu'il est prévu d'abattre et cet intervenant comme M. WINKLER et la personne non identifiée recensée M77 auraient pu y puiser réponses à leurs craintes quant au nombre et à la nature des plantations de remplacement.

Concernant le quai Veil Picard, nombre d'habitants ont donc exprimé leur attachement aux 87 platanes plantés sur le trottoir, côté rivière du Doubs. Ces plantations sont actuellement protégées par un classement Espace Boisé Classé (EBC) dans le cadre du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV) du secteur Battant. Le projet de la ligne TCSP tramway a provoqué, dans le but de lever la servitude EBC, une mise en révision de ce plan, dont l'enquête publique a été conduite indépendamment des enquêtes conjointes DUP et Loi sur l'Eau, mais à la même période, soit du 20/12/2010 au 28/01/2011.

L'aménagement du quai Veil Picard tel que programmé dans le projet de tramway, fait une distinction entre le tronçon Pont Canot / rue du Port Citeaux et le tronçon rue du Port Citeaux / Pont Battant. Sur le premier tronçon, sont alignés 41 platanes dont la conservation en l'état est prévue dans l'étude d'impact. Cependant, chaque platane a fait l'objet d'une expertise par analyse visuelle. En conclusion de son rapport, l'expert a émis des réserves quant à la durée de vie de ces plantations, au double motif qu'une expertise complémentaire devait confirmer l'état sanitaire et mécanique des arbres et que les travaux d'infrastructure programmés étaient susceptibles d'entamer leur perspective d'avenir. En tout état de cause, s'il advient que des éléments doivent être supprimés, ils seront compensés par la plantation de nouveaux individus d'essence choisie.

Sur le second tronçon, les 46 platanes existants seront supprimés. L'étude d'impact y prévoit la replantation de 30 arbres (essence non précisée) avec un nouvel alignement en limite plateforme tram / encorbellement.

Au final, la commission d'enquête observe que le projet ne néglige pas le couronnement végétal du 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.

Concernant l'observation clôturant la lettre de M. CHAUVE (pour rappel recensée LB29), cet intervenant n'a peut-être pas pris connaissance sur le plan d'insertion n°65 du tome I Annexes et sur le tome 2, page 346, des représentations figuratives du projet de restructuration de la Place Chamars. (dont l'alignement des platanes).

#### **Patrimoine minéral :**

Nous relevons qu'en ce domaine encore, les interventions sont essentiellement concentrées sur cette partie du secteur sauvegardé (quai Veil Picard – pont Battant – Place de la Révolution). Sont présentées comme des atteintes à la valeur patrimoniale de ces sites, l'installation des LAC, la construction de l'encorbellement, la destruction du Pont Battant.

La commission d'enquête considère qu'il s'agit là de sujets résultant de la nécessaire restructuration validée pour la réalisation de la ligne de tramway, domaines pour lesquels elle s'est prononcée supra, en particulier sous le thème infrastructure.

A dissocier de ces interventions, les observations formulées par le groupe des cinq riverains du quai Veil Picard reflétant plus spécifiquement des préoccupations de tranquillité et sécurité publiques.

Enfin, la commission d'enquête émet l'avis que s'agissant du quai Veil Picard, au regard des arguments développés, l'aménagement du second tronçon (avec encorbellement) pourra être précédé d'une concertation au niveau quartier. Ces arguments forts dénonçant le remplacement du tracé rejeté par l'Etat par celui incluant le quai, toujours en secteur sauvegardé, sont une interpellation autant des services de l'Etat que du maître d'ouvrage.

### Tracé patrimoine

Le réquisitoire que constitue le §8 de la lettre de M.THEOBALD (P10) est une narration abstraite sous une forme essentiellement négative des éléments du tracé. Dans le long exposé qui entoure ce paragraphe, le narrateur s'érige en censeur sévère contre le projet. Mais à cause des formules expressives souvent contradictoires, il donne à penser qu'il aspire à y retenir des avantages.

## **3.8.2 Energie**

### 3.8.2.1 Analyse des observations du public :

Sous cette rubrique, entrent les observations de six intervenants :

- M3, qui compte tenu d'une augmentation programmée de la circulation auto de 5 % par an, se prononce pour le projet.
- M90 estime que si la suppression de voies automobiles entraîne une réduction de pollution, elle implique une baisse de fréquentation du centre ville, d'où une « *mort douce* » de ce centre et des commerces.
- P12, s'agissant de l'aspect écologique du projet, ne considère pas que l'alimentation du tram par l'électricité produite par le nucléaire soit une énergie propre.
- Sur le secteur Veil Picard, trois intervenants proposent, pour éviter l'installation des LAC, un changement du mode d'alimentation électrique des rames (par le rail ou par batteries) (LB6, LB7, LB26).

### 3.8.2.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.

L'alimentation en énergie électrique du tramway fait l'objet du § 3.2.6. page 61 du tome 1 et du § 7.4.5. page 304 du tome 2, dans lesquels il est précisé, quant à la captation de l'énergie par le matériel roulant, qu'elle se fera par une LAC, compte tenu des impératifs économiques du projet. L'ancrage de câbles en façade est prévu Avenue Fontaine Argent, quai Veil Picard et ponctuellement dans la Boucle à la sortie du Pont Battant et sur la Place de la Révolution. Les dispositifs permettant de s'affranchir de la LAC, de type alimentation par le sol (comme pour le tramway de Bordeaux) ou batteries embarquées (comme pour le tramway de Nice) n'ont pas été retenus par le maître d'ouvrage.

### 3.8.2.3 Commentaires de la commission d'enquête :

La commission d'enquête considère que, s'agissant des LAC, les raisons du choix sont simples : c'est le système d'alimentation le moins cher et technologiquement le mieux éprouvé. Une technologie d'alimentation par le sol implique en effet des solutions mettant le public à l'abri des accidents électriques (le tram circule en site propre mais non étanche au public, comme peut l'être une ligne de métro ou de train).

Des solutions fondées sur d'autres technologies - batteries embarquées, volants d'inertie, etc... - ne sont guère éprouvées. Extrêmement coûteuses et toujours technologiquement difficiles à mettre au point, elles ne peuvent être mises en œuvre que sur des tronçons limités, ce qui oblige les rames à disposer d'un double système d'alimentation.

Certes, une LAC a un impact visuel, mais la commission d'enquête estime que celui-ci doit être apprécié dans un contexte global composant une évidente amélioration de l'aspect des artères parcourues.

Enfin dans ce sous-thème, nous relevons que l'étude d'impact présente le bilan énergétique annuel du projet. Il résulte de la consommation d'énergie du tramway de laquelle est soustraite l'économie d'énergie engendrée par la réduction de circulation des V.P. et des bus. Exprimée en Tonne Equivalent Pétrole (TEP), le bilan énergétique imputable au projet s'établira à 337 TEP par an. Ce bilan, élaboré en application de l'instruction relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructure de transport, est à considérer comme positif puisqu'il ne représente, à titre de comparaison, que la consommation énergétique annuelle de 70 habitants.

## **3.8.3. Les modes doux**

### 3.8.3.1 Analyse des observations du public :

Trois intervenants (M75, P14, CH3) dénoncent un sujet commun : le mode cyclisme présenté dans le projet n'est pas satisfaisant :

- M75 : créer des « doubles voies pour un tram » et ne pas pouvoir « faire des chemins pour vélos » est une « contradiction environnementale ». Il considère par ailleurs que « toute cette enveloppe financière » (sous entendu du projet ?) permettrait d'apprendre aux personnes à avoir d'autres réflexes de déplacement (il cite le covoiturage) et à utiliser d'autres modes de transport que l'automobile.
- P14 : il faut créer des voies pour vélos « utilisables ».
- CH3 : on ne peut accepter l'affirmation selon laquelle la *circulation apaisée* dans certains segments de l'emprise tram dispenserait là d'équipements spécifiques pour le mode doux. Ce dernier intervenant, favorable au projet, en présente une vaste étude critique en 12 pages énonçant entre autres les dangers d'une cohabitation tramway, automobiles et modes doux, même en circulation apaisée.

L'Association Vélo Besançon a présenté un dossier de 23 pages enregistré LB23. Ce dossier inclut 18 figures représentant des points du tracé, notamment des intersections ou portions de tracé, indiquant par flèches directionnelles la voie à suivre par les usagers utilisant ce mode de déplacement.

Ces figures sont issues des plans au 1/500<sup>ème</sup> dont la commission d'enquête a sollicité la mise à disposition du public pendant la durée de l'enquête publique. Après un long

préambule dans lequel il est noté un certain nombre d'observations sur le projet en général, les rédacteurs ont examiné les cheminements cyclables identifiables sur plan.

#### **A. Observations sur le projet :**

- la possibilité d'embarquer les vélos dans le tramway en dehors des heures de pointe est très intéressante et répond à la demande de l'association qui souhaite cependant définir « les heures de pointe » et le taux d'occupation de la rame,
- l'aménagement de « goulotte » aux stations accessibles par des escaliers,
- le mode vélo sera la forme de déplacement qui connaîtra le moins de désagréments pendant la phase travaux et il est essentiel d'inciter les usagers à utiliser ce mode au quotidien.

#### **B. Etude des plans :**

Les aménagements cyclables le long du tracé tram sont estimés très intéressants, mais comme ils sont faits pour durer, il est très important qu'ils répondent aux besoins des cyclistes dès la mise en activité du tramway.

En conséquence, l'association a étudié les aménagements identifiables sur plan en autant de secteurs segmentés sur les planches d'insertion, soit 26. Des commentaires accompagnent chacun d'eux, évaluant les dangers potentiels, les risques supposés, les aménagements sécuritaires.

#### **3.8.3.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage :**

Le tome 1 notice explicative, pages 83 et 84 sous le titre 4.2.4 Un projet accélérateur du Schéma Directeur Cyclable (SDC) et le tome 2 étude d'impact pages 389 à 391, sous le titre 8.2.9 Compléments sur les modes doux, présentent les aménagements modes actifs (piétons et cyclistes) sur le corridor tramway et leur intégration dans le SDC de la ville de 2009.

Les pages 391 à 397 du tome 2 développent pour chacune des 10 séquences du tracé les situations prévisionnelles relatives au trafic, au plan de circulation, au stationnement et aux liaisons douces.

Dans un document du 4 février 2011 dont une copie est jointe en annexe 2, le maître d'ouvrage confirme à propos des cycles qu'un itinéraire ininterrompu est bien prévu le long de la ligne et qu'il prendra la forme de « *site propre (voie verte), de pistes cyclables, de bande cyclable ou d'espaces protégés (zone 30 ou de rencontre)*. Pour les cas particuliers du pont Canot et de la rue des Cras des solutions de bandes cyclables sont bien prévues.

Ce même ouvrage affirme la volonté « *de rendre la mobilité à la fois plus attractive, plus simple et plus rapide dans une démarche de transfert modal de la voiture particulière vers les transports collectifs, mais également vers les modes doux et alternatifs (covoiturage, auto-partage, parkings-relais)* ».

#### **3.8.3.3 Commentaires de la commission d'enquête :**

Concernant les liaisons douces visées dans le présent sous thème, il apparaît que la continuité des liaisons cyclistes sur le corridor tramway est programmée par pistes et bandes cyclables (réseaux existants ou créés), un ou deux projets de voie verte (dont une liaison François/Avanne), des emprunts de la voie TCSP sur les segments où la circulation auto sera interdite (rues Fontaine Argent et Tristan Bernard), des circulations directement intégrées au

trafic ou dans des zones dites apaisées (zones de rencontres 20 km/h, zones 30 km/h, aires piétonnes).

De l'avis de la commission d'enquête, il est éminemment souhaitable que les itinéraires cyclables permettent de desservir l'ensemble du territoire de l'agglomération dont, en priorité, l'accès aux stations, aux pôles d'échange, aux parkings relais.

S'agissant du texte déposé par l'Association Vélo Besançon (AVB), la commission émet les remarques et suggestions suivantes :

- l'association endosse un rôle de formateur pour ses adhérents de façon très responsable,
- le document présenté, au delà de son insertion dans l'enquête publique, correspond à un travail très méthodique, très fouillé,
- la communauté d'agglomération pourra profiter de la franche coopération affichée « *mettre notre expérience d'usagers au service de ce projet* » :

--- en répondant à la demande de l'AVB qui sollicite « *une large communication à destination des cyclistes afin de les rassurer sur la façon d'aborder les rails* » (supports papiers, opérations de familiarisation pendant les travaux sur des tronçons déjà terminés),  
 --- en inventoriant les aménagements sécuritaires identifiés par l'AVB sur les secteurs segmentés du tracé et en prenant en compte ceux réalisables au niveau des infrastructures,  
 --- en réalisant les aménagements type « goulotte » aux stations, en sus des rampes PMR qui ne répondent pas toujours aux besoins des cyclistes et dont l'utilisation par ceux-ci peut constituer une gêne pour les PMR.

### 3.8.4. Vitesse

L'étude d'impact présentant le dispositif VELOCITE comme une action phare spectaculaire, la commission d'enquête a demandé au maître d'ouvrage si l'intégration de cette opération était programmée dans le cadre du projet tramway. Dans une réponse écrite remise le 9 mars 2011, il est indiqué que le système existant serait conservé mais que l'augmentation du nombre de stations vitesse n'était « pour l'instant » pas décidée. Celles existantes seront déplacées pour être intégrées dans le cadre des aménagements (Gare, Chamars, Place Flore, Place des Déportés, Place Jouffroy d'Abbans). Parallèlement, il est prévu un service de location de vélo, tout d'abord dans les campus universitaires, mais la réflexion porte également sur des locations à partir de parkings, notamment pendant la période de travaux.

La commission d'enquête propose au maître d'ouvrage d'envisager le prêt de vélos à titre gratuit aux riverains particulièrement gênés par les travaux et sur leurs demandes (notifiées aux prestataires Ordonnancement Planification Coordination par exemple), mesure d'assistance qui pourrait être interprétée comme un dédommagement.

### 3.8.5. Les nuisances

#### 3.8.5.1 Analyse des observations du public :

Ce sous thème englobe bruits, air, évacuation des eaux de pluie, vibrations et accessoirement perturbations électromagnétiques.

- Compte tenu de la proximité des voies tram, craintes pour la structure des immeubles et les nuisances sonores (LP25 – LP30 – LP31 – LP32 – LP35 – GB13 – LB8 – LB16 – LB24 – LB 26).
- Les riverains du quai Veil Picard (LB6) s'opposent aux passages des bus «5 lignes maintenues dont 3 de nuit » source de bruits, pollutions et vibrations et au maintien d'une circulation banalisée dont ils réfutent les études par modélisation « toujours en deçà de la réalité et derrière lesquelles un maître d'ouvrage responsable ne peut s'abriter ». LB 7 s'associe aux préoccupations de nuisances sonores et vibrations des riverains de ce secteur.
- Demandent des solutions techniques pour isoler les bâtiments contre ces nuisances (LP25 – LP31 - LP32 – LP35 – GB13).
- A défaut d'un profil en travers rue Nicolas Nicole, avec niveau de la chaussée, s'interroge sur l'évacuation des eaux de pluie dans cette rue.(LP35).
- Nuisances sonores et pollution de l'air sont redoutées par les riverains des voiries chargées d'absorber les trafics déviés (M6 et LB18 rue du 11 Novembre – M27 Bd Diderot – M64 avenue Droz – LB9 place Payot – LP41 et GB12 (même auteur) rue de la Grette – LGB 7 rue Chalezeule). Ces riverains de rues impactées soit par le tram, soit par les circulations déviées, sont par ailleurs persuadés d'une dévalorisation financière de leurs biens immobiliers.
- Nuisances sonores dénoncées par un bisontin qui profite de l'enquête tram pour que soit pris en compte ce problème subi depuis longtemps par les riverains de Micropolis (LP13, Place Jean Moulin).
- Basculement 2voies/1 voie par un aiguillage programmé dans la partie inférieure de la rue Nicolas Nicole, installation génératrice de bruits, qui pourrait être transférée au Sud de la rue de la Corvée (LP35 – GB13).
- La mise en place du tramway se traduira-t-elle d'une part par la diminution du nombre de bus bruyants, polluants, souvent aux trois-quarts vides, qui actuellement saturent le centre ville, d'autre part par la création de voies piétonnières (M9).
- Estime que le tramway sera source de nuisances pendant sa construction et après (sans développer cette observation – P6)
- Le dossier ne traite pas de l'impact des sous-stations près des habitations, du frottement du caténaire sur le fil d'alimentation électrique (nuisances sonores, environnement magnétique). Il convient de consulter les collections de l'INRETS BRUITS ET VIBRATIONS DUS AUX TRAM EMISSION ET RECEPTION pour application au projet de Besançon, ainsi que la réglementation relative aux trains. (SNCF), le tramway de Besançon étant un tram-train (LB1 – M. CHERDRONG).

### **3.8.5.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage :**

L'étude d'impact, tome 2, dans son § 6.1.1 englobe : § 6.1.1.1 la qualité de l'air, pages 238 à 246 : un inventaire sur l'agglomération bisontine et plus spécialement dans la zone d'étude résulte des campagnes de mesures réalisées de 2006 à 2008, les concentrations les plus élevées se situant au centre ville et sur l'avenue Mitterrand. Il faudra refaire cette campagne de mesures après la mise en service du tramway afin de quantifier l'impact du projet.

- § 6.1.1.2 l'environnement sonore, pages 247 à 271. Concernant les mesures acoustiques relevées, après la campagne de mesures in situ, il a été fait appel à la modélisation informatique à l'aide d'un logiciel. L'estimation des niveaux sonores dus au projet (contribution sonore du tram à l'horizon 2014 – contribution sonore des axes routiers sans création de tram puis avec création de tram) a permis de définir les protections acoustiques à mettre en œuvre. Les résultats très précis et détaillés de cette modélisation sont présentés pages 259 et suivantes.
- Le recueil des eaux pluviales de la plate-forme tramway et son alimentation en énergie électrique font l'objet du § 7.4.5. Infrastructures et équipements, pages 303 à 305 de ce même tome.

Les vibrations liées aux circulations ferroviaires, les courants vagabonds (courants électriques circulant dans le sol) et les perturbations électromagnétiques sont traitées succinctement dans les § 8.3.5., 8.3.6. et 8.3.7. des pages 447 et 448.

La réorganisation du réseau bus Ginko, centre ville y compris, fait l'objet du § 4.1.2. du tome 1 notice explicative.

L'aiguillage 2voies/1voie de la rue Nicolas Nicole est représenté dans la planche d'insertion n°100, annexe 4 du tome 1.

La réorganisation du réseau bus Ginko est développée dans le document remis le 4 février joint en annexe 2. Ce développement vise les périodes travaux et après travaux. Nous en reproduisons l'essentiel dans le thème **3.9.5 LA PERIODE DES TRAVAUX**, paragraphe **3.9.2.2.** développé infra.

#### **3.8.5.3 Commentaires de la commission d'enquête :**

**Les nuisances pour lesquelles les intervenants ont exposé leur crainte sont majoritairement liées aux bruits et aux vibrations, la qualité de l'air étant peu évoquée.** Concernant deux sources de nuisances, bruits et pollution de l'air, la commission se réfère aux études très développées dans le tome 2 dont les résultats présentés ne conduisent qu'exceptionnellement à des mesures correctives. Il nous apparaît cependant que ces doléances, individuelles pour la plupart et les propositions lorsqu'elles les accompagnent, mériteront d'être analysées sur place par le maître d'ouvrage. Enfin, le dossier ne considère pas que les études de nuisances soient bouclées, au contraire, il prévoit la reprise de mesures après la mise en fonction du tramway, ce qui bien sûr s'impose. Celles-ci devraient d'ailleurs couvrir les quartiers qui seront exposés à des reports de circulation diffus pour que leurs impacts sur l'environnement soient mieux appréciés.

L'intervention de M. CHERDRONG concernant l'environnement magnétique (voire le bruit) près des sous-stations et le frottement des LAC aux passages du tramway, même si le document visé est une publication qui n'a pas valeur de référence, pourra être prise en compte par le maître d'ouvrage, car le dossier n'y consacre que de courts commentaires concluant à l'absence d'impacts.

Concernant les vibrations liées aux circulations du tramway, l'étude consacrée à ce sujet par l'étude d'impact peut paraître succincte aux riverains au regard de leurs craintes (santé et stabilité des immeubles). C'est ainsi que le couple COURBET, rue Tristan Bernard, espère des expertises, alors que M. RECCHIA, rue Nicolas Nicole, sollicite un constat d'huissier.

Le tome 1 n'aborde le sujet que dans sa pièce F Appréciations des dépenses (pose de voies antivibratoires 10 584 000 €). Le tome 2 n'analyse pas les phénomènes vibratoires sur un

plan séquentiel comme pour le bruit, ce qu'auraient sans doute souhaité les intervenants riverains de la plate-forme tram, alors que le sujet n'est traité que sur les effets sur la santé.

Cependant ce paragraphe, de l'avis de la commission d'enquête, si court soit-il, contient l'essentiel des mesures correctives en la matière, à savoir :

- une pose anti-vibratile dans les zones où le tramway passe à moins de 7 mètres des habitations ;
- dans les zones de passage du tramway entre 7 et 12 mètres, lorsque des mesures de transfert du sol en détermineront la nécessité, la même mesure sera adoptée.

Nous rappelons s'il en était besoin que le coût des techniques antivibratoire est élevé, aussi elles ne peuvent être généralisées. Ce sont leurs mises en œuvre, par des techniques de pose adaptées à l'intensité de l'exposition aux vibrations, qui permettront d'améliorer le confort des riverains et d'exclure le risque d'atteinte à l'intégrité structurelle des immeubles.

Concernant l'aiguillage au bas de la rue Nicolas Nicole, la demande de report en dessous de la rue de la Corvée est en opposition avec la demande de réalisation d'une station dans la partie de la voie nouvelle programmée entre les carrefours rue Nicolas Nicole / rue de la Corvée et rue de Belfort / rue du Dr Schweitzer (sujet traité sous le thème infrastructure).

Pour répondre aux craintes de M. Recchia, la plate-forme comprendra un système d'assainissement recueillant les eaux pluviales sur l'ensemble du tracé.

### **3.8.6 L'eau**

Le public s'est également exprimé sur l'eau et les milieux aquatiques tant sur les registres réservés à l'enquête « loi sur l'eau » que sur les registres réservés à la DUP. La commission d'enquête a pris en considération toutes les observations relatives à l'eau et aux milieux aquatiques car il s'agit d'un thème indissociable de l'étude d'impacts.

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.

#### **3.8.6.1 – La résistance du quai Veil Picard.**

##### **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 coup, 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 des blocs de béton* ».

##### **Éléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.**

La CAGB, 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<sup>ème</sup> 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 à base de bentonite 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.

#### **Commentaires de la commission d'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 et que les précautions utiles soient prises pour éviter toute pollution lors de l'exécution (forage, bétonnage, ...) des pieux qui sont situés dans la nappe d'accompagnement du Doubs.

#### **3.8.6.2 – Observations de Monsieur Cherdron.**

Les observations de Monsieur Cherdron 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.

#### **Synthèse des observations.**

M. Cherdron 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 m<sup>2</sup> 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 »

#### **Éléments contenus dans le 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.

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.

#### **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.

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.

### **3.8.6.3 – Observation de Monsieur Decerle.**

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

#### **Synthèse de l'observation.**

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

#### **Éléments contenus dans le 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.

#### **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.

### **3.8.6.4 – Observations de Monsieur Duvoisin.**

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

#### **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* ».

#### **Éléments contenus dans le 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.

#### **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.

#### **3.8.6.5 – Observation de Madame Eymin.**

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

#### **Synthèse de l'observation.**

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

#### **Éléments contenus dans le 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.

#### **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<sup>ème</sup> 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.

#### **3.8.6.6 – Observation de Madame Rouget.**

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

#### **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.

#### **Éléments contenus dans le 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.

#### **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.

#### **3.8.6.7 – Observation de Madame Desgranchamps.**

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

#### **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.

#### **Éléments contenus dans le 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.

#### **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 – LA PERIODE DES TRAVAUX.**

- Le développement qui suit se rapportant à ce thème, fait la synthèse de chacun des sous thèmes suivants :
- nuisances (6 intervenants)
- impact circulation - stationnement (7 intervenants)
- accès riverains (3 intervenants)

- incidences sur les activités (3 intervenants)

Les éléments du dossier auxquels sont associées les explications complémentaires du maître d'ouvrage, sont développées à la suite de chaque sous thème. Les commentaires de la commission d'enquête sont exposés en fin de thème.

### **3.9.1 Les nuisances.**

#### **3.9.1.1 Synthèse des observations du public.**

Sont recensées sous ce titre les observations émettant les craintes suivantes :

- « *des travaux gigantesques fort onéreux occasionnant des grosses nuisances...la durée des travaux sera une gêne pour tous* (M54)
- sur une trop longue durée et pour quel résultat (M90 et GB16) – espère des contrôles pour la protection des chantiers et de l'environnement (LP13) – les commerçants et riverains subiront les nuisances pendant la durée totale des travaux même si les chantiers se font par petits secteurs (LB4)
- des « *détériorations possibles (fissures, salissures, affaissement, etc...qui pourraient se produire pendant la période des travaux* » (LP 31)

Est également incluse sous ce titre l'intervention des cinq riverains du quai Veil Picard (LP6) qui regrettent que les éléments du dossier concernant les nuisances et contraintes de chantier « *soient très peu éclairants* ». Ils craignent que les travaux soient longs et complexes compte tenu des opérations sur le mur riverain du Doubs qui s'ajouteront aux travaux usuels pour la plateforme. Ils demandent que soit produit le résultat d'une étude donnant les principes d'organisation du chantier avec phasage des travaux tronçon par tronçon.

#### **3.9.1.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.**

Le tome 1 énumère les actions qui seront mises en œuvre pour limiter les nuisances et parmi elles :

- le respect des plages horaires autorisées,
- la présence d'un agent d'astreinte responsable de la sécurité 24h/24 pour parer à tout problème autour du chantier,
- un prestataire sera chargé du bon déroulement des travaux (Ordonnancement – Planification – Coordination) son action s'opérant au plus près des maîtres d'œuvre et des entreprises.

Le tome 2 développe les mesures correctives, l'essentiel étant consacré à la forme et aux outils pour l'information de la population (supports papiers, supports interactifs et multimédias, supports médias, expositions, panneaux, réunions publiques – mise en place d'un observatoire des effets générés, activé avant et pendant les travaux). L'étude d'impact traite également de la sécurité des chantiers (protection, signalisation, co-activité des chantiers, astreintes et fonctionnement des services de secours).

### **3.9.2 Impacts sur la circulation et le stationnement.**

#### **3.9.2.1 Synthèse des observations du public.**

Les observations qui suivent relèvent de ce chapitre :

- encombrements supplémentaires de jour dans la rue de Dôle (M24, LP13 et M48 qui ajoute « *j'espère que les déviations mises en place seront réfléchies* »
- difficultés de trafic dans la ville, il existe des solutions (écologiques) plus logiques (M62)
- préoccupations pour l'impact sur la circulation et le stationnement des riverains, des commerçants et de leurs clients sur le secteur Carnot-Avenue Fontaine Argent (M89)
- autre remarque extraite d'un texte écrit « *je ne parle pas des problèmes soulevés pendant les travaux* » sans autre développement (M85)
- ajoutée à ce sous thème, une proposition de M. PERROT (CH3) faite « *sous forme de vœu* » : qu'il soit profité de la période des chantiers « *pour progresser dans les autres domaines* » et parmi ceux-ci il évoque « *la nécessaire refonte du plan de circulation* ».

### **3.9.2.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.**

Le tome 1 prévoit l'information au quotidien des automobilistes sur les modifications de circulation et des clients des TC sur les modifications d'itinéraires de leurs lignes.

Le tome 2 consacre un développement aux effets sur la circulation. Les impacts seront variables selon les secteurs, se traduisant par une réduction éventuelle des largeurs de circulation, des limitations de vitesse, des circulations alternées, des transports de matériaux et d'équipements de chantier, les mises en place de déviations.

- Toute modification de l'existant sera conditionnée par un arrêté municipal de police instruit par les services techniques des collectivités. Des plans d'emprise des travaux couvriront tous les secteurs impactés pour servir au conditionnement des arrêtés.
- L'entretien et le nettoyage des voies impactées seront assurés durant toute l'activité des chantiers avoisinants.
- A chaque niveau d'intervention, le public sera averti en temps et en heure des modifications de circulation.

Dans un document remis le 4 février joint en annexe 2, le maître d'ouvrage développe pour la période des travaux des sujets relatifs à l'impact sur la circulation, aux problèmes de stationnement et à la réorganisation du réseau Ginko. Ce document complète l'étude d'impact sur ces sujets avec les indications suivant :

#### **concernant la circulation automobile :**

- transfert dès la phase travaux du trafic auto sur l'axe formé par les boulevards Kennedy, Churchill et Blum sillonnant d'Ouest en Est la zone urbanisée dans sa partie Nord et sur la voie des Mercureaux vers le Sud,
- réalisation d'un jalonnement s'y rapportant,
- création d'une voie supplémentaire entre la Place Leclerc et l'Avenue Foch pour augmenter la capacité du boulevard Edgar Faure ;

#### **concernant le stationnement pendant la phase travaux :**

- création de zones ponctuelles adaptées proches du centre ville et dans les quartiers traversés,
- création de parkings relais à rendre opérationnels dès la phase travaux et desservis par les réseaux bus ;

#### **concernant la circulation bus, dès la phase travaux :**

- anticipation pour partie de la réorganisation du réseau telle qu'elle est prévue à terme, pour limiter les changements constants de circuits, source de perturbations des usagers,
- aménagement de passages prioritaires dans les carrefours contraints,
- création de double sens bus spécifiques sur des voies à sens unique pour les véhicules particuliers.

### **3.9.3 Les accès riverains.**

#### **3.9.3.1 Synthèse des observations du public.**

Trois intervenants redoutent d'importantes difficultés d'accès à leur domicile ou lieu de travail :

- concernant les travaux de la rue Tristan Bernard, un couple de riverains demande à être informé, outre de la durée et de la période de mise en œuvre, des conditions d'accès à son habitation (LP31)
- même demande par un couple de la rue Nicolas Nicole qui redoute que cet accès soit impossible compte tenu de l'importance des travaux de décaissement de la chaussée et de l'étroitesse de la voie, situation incomparable avec les mêmes travaux actuellement réalisés à DIJON dans des artères nettement plus larges (LP19)
- Bd Diderot, itinéraire de substitution déjà en travaux d'élargissement, c'est la copropriété du même nom qui alerte le maître d'ouvrage sur les difficultés rencontrées par les nombreux véhicules, notamment les camions, devant accéder au site où travaillent 400 personnes, accès quasi permanents ne pouvant être différés (LP20).

#### **3.9.3.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.**

Le tome 2, toujours dans sa partie consacrée à l'information de la population, prévoit :

- la mise à disposition des riverains d'un planning prévisionnel du chantier qui indiquera les dispositions prises pour préserver et maintenir les usages sur l'espace public (l'accès riverain, le stationnement, les livraisons,...)
- la désignation par le maître d'ouvrage de personnes « ressources » chargées d'assurer la communication autour du projet pendant les travaux :
  - « médiateurs du tramway » ou agents de proximité qui assureront le lien entre les entreprises et les riverains,
  - « ambassadeurs du tramway » qui eux assureront des animations ponctuelles autour du projet,
  - La gestion de ces médiateurs et ambassadeurs sera assurée par un coordonnateur du service de la ville de Besançon.

### **3.9.4 Incidences sur les activités.**

#### **3.9.4.1 Synthèse des observations du public.**

L'intervenante M1, hostile au projet, voit une incidence défavorable sur les activités commerciales du centre ville. Mais son propos peut viser tout aussi bien la période travaux (à laquelle elle ne fait pas spécifiquement allusion) que l'après tram, lorsqu'elle écrit « *Les jours sans bus montrent les difficultés d'arrivée des clients : parkings insuffisants, les distances à pied, un tram lointain qui n'aura aucune emprise sur la venue des clients.* »

L'intervenant P16 déplore qu'il n'y ait « *aucun dispositif clair de calcul d'estimation d'indemnisation pour les commerces placés le long du trajet tramway dont les conséquences économiques et d'emplois ne sont pas appréhendées d'une manière professionnelle* » Ancien responsable national des magasins Casino, il propose « *je me tiens à la disposition du Préfet de Région afin de lui faire bénéficier de mon expérience* ».

L'intervenant M89 demande ce qui est prévu pendant les travaux pour le stationnement :

- des riverains et clients des commerces du secteur Carnot-Avenue Fontaine Argent,
- rue de la Mouillère (pendant et après les travaux)

### **3.9.4.2 Eléments du dossier et explications complémentaires du maître d'ouvrage :**

Le tome 2 fait une analyse exhaustive des effets des travaux sur les activités riveraines, suivie de l'évocation de mesures qui permettront de limiter au mieux les incidences négatives :

- une large concertation impliquant l'ensemble des commerçants et chefs d'entreprises présents à proximité des zones de travaux,
- là encore, l'agent de proximité (désigné par le maître d'ouvrage) dont le rôle d'écoute contribuera à anticiper les dommages et à apporter des solutions concrètes aux problèmes rencontrés,
- la mise en place d'une commission d'indemnisation à l'amiable.

Enfin, le maître d'ouvrage, dans son document du 4 février 2011 joint en annexe 2, complète l'information sur le sujet :

- en confirmant l'institution de la Commission d'Indemnisation Amiable au titre du Tramway (CIAT) par délibération C.A.G.B. (le 31 mars 2011),
- en affirmant sa volonté de conduire une politique de communication et d'information ciblée sur les plannings de travaux, les plans de circulation provisoires et à venir, les nouvelles modalités de livraison et d'accès aux commerces par les clients,
- en développant précisément quelle sera la procédure de dédommagement amiable.

### **3.9.5 Commentaires de la commission d'enquête.**

Les travaux que nécessite la réalisation du projet de la ligne de tramway engendreront des nuisances, des gênes, voire de l'insécurité, que subiront les habitants et autres usagers dans l'environnement de leur exécution.

Le dossier présenté à l'enquête publique n'a pas éludé ces effets. Les mesures correctives résident en particulier dans la coordination des chantiers, dans le respect des règles de sécurité applicables pour chaque type de chantier, dans l'assistance aux riverains et aux usagers de la voie publique.

Les nombreux « outils » dont le maître d'ouvrage a programmé la mise en place ont bien pour objectifs de prévenir les risques et de minimiser les gênes. Le respect des normes d'utilisation des engins, de la réglementation applicable à la nature des travaux, des limites admissibles pour la population impactée, sont des clés de limitation des effets gênants.

Les acteurs en charge d'atteindre ces objectifs sont les personnels des entreprises en synergie entre elles et sous l'action coordonnée des maîtres d'œuvre et des prestataires mandatés par le maître d'ouvrage (agents d'astreinte, prestataires Ordonnancement, Planification et Coordination).

Si la commission d'enquête a relevé que les craintes inventoriées sous ce thème sont bien prises en compte par l'étude d'impact, elle insiste pour un suivi au niveau de la maîtrise d'ouvrage :

- de l'application de la procédure de coordination des travaux,
- de la bonne gestion des prestataires mandatés pour assumer un rôle important dans le bon déroulement de l'ensemble des travaux, de la sécurité des chantiers, de l'assistance aux riverains,
- de l'information des riverains, à commencer par la mise à disposition d'un planning prévisionnel de chantier nécessaire pour permettre les activités riveraines,

- de l'accessibilité en permanence des services de secours et de police en tous lieux (rôle d'un autre agent d'astreinte spécifiquement mandaté à cet effet).

Concernant la compensation des préjudices économiques subis pendant les travaux, la commission d'enquête formule l'avis que le maître d'ouvrage, par les éléments contenus dans le tome 2 puis dans le document complémentaire du 4 février joint en annexe 2, a bien délimité la procédure destinée à répondre aux attentes des riverains concernés.

### **3.10 – LES PROBLEMATIQUES LOCALES.**

Ce thème comporte trois sous thèmes :

- Comité Consultatif des Habitants de Palente/Orchamps/Combe Saragosse/Vaïtes
- Centre de maintenance
- Accès à la citadelle

#### **3.10.1 C. C. H. Palente/Orchamps/Combe Saragosse/Vaïtes**

##### **3.10.1.1 Synthèse des observations du public.**

**Comité Consultatif des Habitants de Palente/Orchamps/Combe Saragosse/Vaïtes :**

- LGB1 (M. FIGARD) *Les huit grandes réunions publiques de fin 2008, n'exonéraient pas à mon avis, la ville (suivant art ; 2 de la charte...) à saisir directement le CCH de Palente/Orchamps/Combe Saragosse/Vaïtes sur le choix d'une des six variantes du passage du tramway dans ce secteur. CCH n'a obtenu qu'une réunion pour répondre à nos questions le 31 mars 2010 alors que le tracé avait été entériné par le Conseil Communautaire depuis décembre 2008.*
- LGB9 (M. LAPPRAND) **Avis du même CCH quelque soit l'avis porté sur la concertation antérieure à la mise en ligne du présent dossier, cette desserte est très porteuse d'espoir et d'avenir pour notre secteur... nos attentes sont désormais fortes**

##### **3.10.1.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.**

Le dossier Tome I pièce B concertation préalable du 29 septembre au 18 décembre 2008, dresse le bilan de la concertation.

Délibération du 18/12/2008 approuvant le bilan de la concertation préalable (1<sup>er</sup> projet de réalisation de la ligne de tramway)

En complément des éléments contenus dans le dossier la commission lors de plusieurs réunions tenues à l'issue de l'enquête a demandé au Maître d'ouvrage d'indiquer les informations et concertations réalisées auprès des habitants des quartiers de Besançon (les réponses sont jointes en pièces annexes).

L'option d'une desserte des quartiers Palente et Orchamps avec desserte du pôle d'échanges près du Lycée Pergaud a été soumise à la concertation publique à l'automne 2008. Le conseil communautaire de la CAGB a décidé le 18 décembre 2008 de retenir un passage par le secteur Palente/Orchamps et son pôle d'échanges sous la forme de variantes à trancher. Le projet de passage de la 1<sup>ère</sup> ligne de tramway par les rues

Schweitzer, Nicole et Cras a été validé mi 2009 et figure dans le premier dossier de DUP déposé en juillet 2009.

Le choix de cette variante a été présenté au CCH du quartier concerné le 8 décembre 2009. Deux réunions publiques se sont tenues dans ce secteur à l'automne 2010 (le 8 novembre 2010 pour le quartier Vaïtes-Palente-Orchamps et le 10 novembre 2010 pour le quartier Fontaine Argent-Chaprais-Flore-Viotte)

### **3.10.1.3 Commentaires de la commission d'enquête.**

La commission d'enquête considère que la concertation s'est déroulée dans les formes règlementaires et que de nombreuses réunions ont été organisées dans les quartiers dans lesquelles les CCH étaient invités. La commission rappelle que les comités sont consultatifs ce qui leur donne le droit de donner un avis mais non de voter. Elle constate que les avis diffèrent sensiblement l'un à titre personnel étant très critique sur le projet, l'autre au titre du CCH étant favorable « *le tracé définitif par Palente-Orchamps, comble évidemment les vœux des nombreux résidents de ce quartier historique qu'on ne pouvait pas laisser à l'écart d'une desserte moderne.* »

## **3.10.2 Centre de maintenance.**

### **3.10.2.1 Synthèse des observations du public.**

**Centre de maintenance :** M12 « *dépôt non couvert pouvant poser des problèmes.* »

### **3.10.2.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.**

Le dossier comporte un volet dépôt Tome I- pièces C page 62 et F pages 107 à 112 (contenu des postes de coûts et pistes d'optimisation)

Le centre de remisage permettra le remisage non couvert de 20 rames de tramway (19 rames sont acquises pour la mise en service). Ce remisage est extensible

Les ateliers couverts et fermés pourront accueillir jusqu'à 15 rames de tramway.

### **3.10.2.3 Commentaires de la commission d'enquête.**

Le centre de maintenance d'une surface de 47 000 m<sup>2</sup> environ comprendra une aire de remisage pour 30 bus (25 standards et 5 articulés) et un parc de 20 rames de tramway de 32 m de longueur (extensible à 24 rames).

Le Maître d'ouvrage a opté pour une solution de non couverture des rames et bus garés lors de l'interruption du trafic (de 1.00 à 5.00 heures), il convient de noter que le centre de maintenance couvert peut accueillir en cas d'intempéries 15 rames afin de permettre la remise en marche progressive de celles-ci à la reprise du trafic de 5.00 heures.

Cette solution permettant une économie de 3 à 4 M€, ne devrait pas générer de conséquences importantes sur le fonctionnement des rames compte tenu de la faible amplitude horaire d'arrêt du trafic, de l'inertie thermique et de la possibilité de garage de rames dans le centre de maintenance.

D'autres exploitants ont adopté cette solution de remisage des rames, par exemple la RATP sur la ligne de tramway T2 Porte de Versailles- La Défense a implanté à Issy Les Moulineaux une gare de remisage de 42 rames sur une surface de 12550 m<sup>2</sup> dont seulement 3860 m<sup>2</sup>

couverts pour la maintenance et le nettoyage des rames. Le centre de maintenance du réseau de tramway de Mulhouse quant à lui ne possède pas de remisage couvert sans que cela n'affecte son exploitation.

La commission considère que le choix du maître d'ouvrage est donc cohérent avec la démarche de recherche d'économie afin de réduire le coût au kilomètre de son projet.

### **3.10.3 Accès à la citadelle.**

#### **3.10.3.1 Synthèse des observations du public.**

LP 29 « la priorité actuelle est la réalisation d'un accès sécurisé à la citadelle (entre la cathédrale et le monument aux fusillés, les piétons n'ont que le caniveau pour évoluer). »

#### **3.10.3.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage :**

Le maître d'ouvrage précise que la question de la sécurisation de l'accès à la Citadelle n'est pas liée directement au projet de tramway. La ligne de bus n°17 assure dès à présent entre 40 et 50 % du transport des clients de la Citadelle en période estivale. Cependant, les contraintes topographiques, les difficultés d'insertion de véhicules lourds de type bus sur des voies à faible gabarit et la permanence de la circulation automobile sur la rue des Fusillés de la Résistance ne permettent pas d'envisager une augmentation forte de l'offre sur cette ligne.

En conséquence, en accord avec la Ville de Besançon et l'établissement public qui gère la Citadelle, une étude est en cours pour voir dans quelle mesure la desserte de ce site pourrait être améliorée, notamment en la sécurisant.

#### **3.10.3.3 Commentaires de la commission d'enquête.**

Cette observation ne concerne pas l'enquête,

## **3.11 – LES PROBLEMATIQUES INDIVIDUELLES.**

Ce thème comporte six sous thèmes :

- Expropriation
- Nuisances
- Assainissement
- Stationnement parasite
- Entretien de haie en rive de voirie.
- Enquête sur l'arrivée du tramway à Besançon

### **3.11.1 Expropriation.**

### **3.11.1.1 Synthèse des observations du public.**

La SCI Les Agasses (LP21) signale que l'emprise du tramway est située sur un terrain qui lui appartenait et qui a fait l'objet d'une procédure d'expropriation par la ville de Besançon lors de la création de la piste cyclable actuelle (liée à la ZAC des Marnières). Or ce terrain n'a pas encore fait l'objet actuellement d'une régularisation par acte notarié et d'un règlement.

LP32 M BOISCHARD, *j'aimerais échanger un terrain situé entre la parcelle 100 et 97/98... afin que mes serres ne soient pas en bordure du tramway.*

LP 43 M. Mme SIMEON, *Propriétaires d'une parcelle d'environ 5 hectares située à Chateaufarine au lieu-dit La Petite Soye destinée à devenir le futur centre de maintenance du tramway et un parking relais... nous avons décidé de coopérer en particulier avec la ville de Besançon en soumettant un projet dans la continuité du tram sur les communes de Besançon et Franois, mixant une activité de bureau, commerces et restauration et zone d'habitation... La réalisation d'un tel projet nécessite la prise en charge de certains aménagements par la CAGB ou la ville de Besançon..... Sans accord officiel sur notre demande nous refuserons toute discussion avec nos interlocuteurs. En l'absence d'une solution rapide et favorable à notre demande, nous nous verrons dans l'obligation de recourir à une nouvelle action en justice.*

### **3.11.1.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.**

SCI des Agasses : L'expropriation liée à la création de la ZAC des Marnières sous maîtrise d'ouvrage de la ville de Besançon est en cours de régularisation. A l'issue de celle-ci, le terrain devenu propriété de la ville pourra être intégré dans son Domaine Public.

BOISCHARD : L'échange sera étudié dans le cadre des tractations amiables avec les propriétaires. L'enquête parcellaire liée à la DUP a été organisée du 22 mars au 13 avril 2011.

SIMEON : Tome 2, p. 347 *le centre de maintenance du tramway de l'agglomération bisontine sera implanté au sein d'une parcelle classée 2AU-Y2 au sein du PLU (zone où l'urbanisation est conditionnée par la mise en œuvre d'une procédure de modification ou de révision du document d'urbanisme) aujourd'hui cette parcelle est utilisée à des fins agricoles. (PLU de Besançon)*

Le terrain concerne deux communes Besançon et Franois. Sur Franois le terrain est classé en zone agricole. La CAGB en liaison avec Besançon et Franois étudie des hypothèses d'aménagement (et de modification des documents d'urbanisme des deux communes) du terrain concerné en concertation avec le propriétaire.

### **3.11.1.3 Commentaires de la commission d'enquête.**

Les trois demandes sont en cours d'examen par les services concernés. A défaut d'accord le maître d'ouvrage sera en mesure d'engager la procédure d'expropriation

## **3.11.2 Nuisances**

### **3.11.2.1 Synthèse des observations du public.**

M SIMPLOT (M26, LP11), « le futur centre de maintenance du tramway sera mitoyen à mon habitation de ce fait je souhaite être protégé par un mur anti bruit sur l'entrée du centre ainsi qu'en bordure de la route de Franois »

M BOISCHARD (LP32) « il faudra que la structure du tramway soit soutenue par un mur de soutènement pour ne pas avoir de glissement de terrain, de plus je formule la demande d'installer un mur anti bruit le long de ma maison... »

### **3.11.2.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.**

Analyse des impacts acoustiques :

Page 409 au droit de la propriété SIMPLOT la contribution sonore du tramway est inférieure aux seuils réglementaires. Les obligations réglementaires sont respectées. Page 19 de la notice explicative il est précisé que le centre de maintenance, « fera certainement l'objet d'une procédure au titre des ICPE conformément aux articles L511-1 et suivants et R512-1 à R512-80 du code de l'Environnement. »

Page 421 au droit de la propriété BOISCHARD (repère R114) les objectifs acoustiques sont dépassés au rez-de-chaussée du pavillon, il y a donc obligation de le protéger.

La propriété de M. BOISCHARD est impactée au rez-de-chaussée le dossier prévoit une protection acoustique sur 5 fenêtres pour un montant de 5 000 €. Lors des contacts qui seront établis dans l'hypothèse où le propriétaire préférerait un mur anti bruit après description des avantages et inconvénients de chaque solution, le MO lui laissera le choix pour une dépense identique.

### **3.11.2.3 Commentaires de la commission d'enquête.**

La commission a constaté que les mesures acoustiques présentées dans le dossier concernent le tracé linéaire de la ligne de tramway notamment dans le secteur de la propriété de M. SIMPLOT. Dans cette seule configuration cette propriété n'est pas impactée.

Il n'en sera sans doute pas de même lorsque la procédure de déclaration ou d'autorisation de construction du centre de maintenance sera diligentée au titre des Installations Classées Pour l'Environnement (ICPE), les infrastructures et voies étant très proches de la limite de propriété des mesures compensatoires seront mises en œuvre s'il y a lieu.

En ce qui concerne la propriété de M. BOISCHARD une protection par isolation acoustique de 5 fenêtres est prévue. Après présentation des avantages et inconvénients M. Boisnard devra se prononcer en faveur d'une des deux solutions dans les conditions définies par le MO.

## **3.11.3 Assainissement.**

### **3.11.3.1 Synthèse des observations du public.**

M SIMPLOT (M26, LP11) je pense que du fait de cette réalisation, je pourrai enfin être connecté à l'égout.

### **3.11.3.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.**

L'exutoire des eaux usées de la propriété SIMPLOT est plus bas que le niveau du collecteur, le raccordement gravitaire est donc exclu.

### **3.11.3 Commentaires de la commission d'enquête.**

La commission considère que cette demande ne concerne pas l'enquête de DUP.

## **3.11.4 Stationnement parasite.**

### **3.11.4.1 Synthèse des observations du public.**

*Copropriété Diderot (LP20) nos parkings extérieurs et même intérieurs sont aujourd'hui parasités par des véhicules extérieurs à la copropriété.... A ce jour aucune proposition concrète n'a été proposée par le MO*

### **3.11.4.2 Éléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.**

La copropriété Diderot n'est pas située directement sur le tracé du tramway. Il n'y a pas d'impact sur le stationnement privé de cette copropriété qui doit faire son affaire de la gestion du stationnement privé.

### **3.11.4.3 Commentaires de la commission d'enquête.**

La commission considère que cette demande ne concerne pas l'enquête de DUP.

## **3.11.5 Entretien de haie en rive de voirie**

### **3.11.5.1 Synthèse des observations du public.**

*M. RECCHIA Santino (LP24), « ma propriété est séparée du Domaine Public par un mur privé de 50 cm de haut et long de 15 mètres. Ce mur est bordé d'une haie de thuyas de 3 mètres de haut, dont j'effectue régulièrement l'entretien. Le trottoir actuel mesurant 1 mètre 7 de large et surélevé par rapport à la chaussée me permet d'effectuer la taille de cette haie d'une part en toute sécurité pour moi et d'autre part sans perturber la circulation. Cependant la consultation des plans ....laisse apparaître que ce trottoir n'existerait plus.....dans ce contexte... ; je ne bénéficierai pas de toute la sécurité requise. De fait il apparaît que le mur existant devra être rehaussé à une hauteur de 2 mètres 20 du sol et modification du portail. Je demande à ce que ces éléments soient réalisés dans le cadre des travaux dus pour l'installation du tramway. »*

### **3.11.5.2 Éléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.**

Le nouvel aménagement de la rue Nicolas Nicole sous forme de plateau piéton à circulation automobile apaisée avec une voie unique de tramway permettra aux riverains d'entretenir leurs haies dans les mêmes conditions qu'actuellement. Le futur aménagement améliorera les conditions de sécurité des piétons dans la mesure où la circulation automobile sera apaisée (zone 30, trafic de transit dissuadé).

En conséquence, il ne sera pas proposé à M. RECCHIA une modification de son mur de clôture du fait de la présence de sa haie.

### 3.11.5.3 Commentaires de la commission d'enquête.

La commission rappelle que le domaine public est imprescriptible et inaliénable, nul ne peut donc se l'approprier. Il peut cependant exister une tolérance notamment pour la taille des haies si celle-ci est temporaire (ce qui est confirmé par la réponse du MO) et n'occasionne pas de gêne ou danger aux usagers de la voie publique, dans les autres cas une permission de voirie est obligatoire.

## 3.11.6 Enquête sur l'arrivée de tramway à Besançon

### 3.11.6.1 Synthèse des observations du public.

M: LAFFORT (GB6) enseignant-chercheur en sociologie *je souhaiterais faire une enquête avec mes étudiants en master.1 sur l'arrivée du tramway à Besançon*

### 3.11.6.2 Eléments contenus dans le dossier et réponse du maître d'ouvrage.

Sans objet

### 3.11.6.3 Commentaires de la commission d'enquête.

Les étudiants de M. LAFFORT, sont venus nombreux notamment le 27 janvier 2011 lors de la permanence à la préfecture. Lors de leurs visites ils ont posé de nombreuses questions sur le dossier mis à l'enquête. Les membres de la commission ont expliqué le contenu du dossier, la procédure et les ont guidés dans leur recherches.

## 3.12 – COMPATIBILITE DU PLU DE BESANCON

Le public n'a fait aucune observation

## 3.13 – COMPATIBILITE DU PLU DE CHALEZEULE.

Le public n'a fait aucune observation

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

Tramway du Grand Besançon

Dossier n° E10000220

Déclaration d'utilité publique - Rapport de la commission d'enquête

