



Extrait du Registre des délibérations du Conseil de Communauté

Séance du jeudi 24 septembre 2015

Conseillers communautaires en exercice : 136

Le Conseil de Communauté, régulièrement convoqué, s'est réuni à l'amphithéâtre Régnier de la CCIT du Doubs - 46 avenue Villarceau - 25000 Besançon, sous la présidence de M. Jean-Louis FOUSSERET

Ordre de passage des rapports : 0.1, 0.2, 1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 1.1.4, 1.1.5, 1.1.6, 1.2.1, 1.2.2, 1.2.3, 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.6, 4.5, 4.7, 4.8, 4.9, 4.10, 4.11, 4.12, 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 5.6, 5.7, 6.1, 6.2, 6.3, 7.1, 7.2, 7.3, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8, 3.9, 3.10, 8.1, 8.2

La séance est ouverte à 18h10 et levée à 21h50

Étaient présents : **Amagney** : M. Thomas JAVAUX **Arguel** : M. André AVIS **Audeux** : Mme Françoise GALLIOU **Avanne-Aveney** : M. Alain PARIS **Besançon** : M. Julien ACARD, M. Eric ALAUZET (à partir du 1.1.1), M. Frédéric ALLEMANN, Mme Anne-Sophie ANDRIANTAVY, M. Thibaut BIZE (à partir du 1.2.2), M. Nicolas BODIN, M. Pascal BONNET, M. Emile BRIOT (à partir du 1.1.1 et jusqu'au 2.3), Mme Claudine CAULET, M. Gueric CHALNOT (jusqu'au 5.3), M. Laurent CROIZIER, M. Pascal CURIE, Mme Marie-Laure DALPHIN, Mme Danielle DARD, M. Cyril DEVESA (à partir du 2.5), M. Ludovic FAGAUT (jusqu'au 3.5), Mme Odile FAIVRE-PETITJEAN, Mme Béatrice FALCINELLA, M. Jean-Louis FOUSSERET, Mme Fanny GERDIL-DJAOUAT (à partir du 1.2.1 et jusqu'au 3.5), M. Philippe GONON (jusqu'au 7.3), Mme Pauline JEANNIN, Mme Myriam LEMERCIER, M. Jean-Sébastien LEUBA, M. Christophe LIME (à partir du 1.1.1), M. Michel LOYAT, Mme Elsa MAILLOT, Mme Carine MICHEL, M. Thierry MORTON (à partir du 2.5), M. Philippe MOUGIN, Mme Sophie PESEUX (à partir du 4.3), M. Yannick POUJET, M. Anthony POULIN (à partir du 1.1.1), Mme Françoise PRESSE, Mme Rosa REBRAB, Mme Karima ROCHDI, M. Dominique SCHAUSS, Mme Mina SEBBAH (jusqu'au 2.3), M. Rémi STAHL, Mme Ilva SUGNY, Mme Catherine THIEBAUT (à partir du 1.1.4), Mme Anne VIGNOT (à partir du 1.1.3), Mme Sylvie WANLIN, Mme Christine WERTHE, Mme Marie ZEHAF **Beure** : M. Philippe CHANEY (à partir du 1.1.4) **Boussières** : M. Bertrand ASTRIC (à partir du 1.1.1) **Braillans** : M. Alain BLESSEMILLE **Busy** : M. Alain FELICE **Chalezeule** : M. Andrée ANTOINE, M. Christian MAGNIN-FEYSOT **Chalèze** : M. Gilbert PACAUD **Champagny** : M. Olivier LEGAIN **Champvans-les-Moulins** : M. Florent BAILLY **Chaucenne** : M. Bernard VOUGNON **Chemaudin** : Mme Marie-Pascale BRIENTINI (à partir du 1.1.3), M. Gilbert GAVIGNET **Châtillon-le-Duc** : M. Philippe GUILLAUME **Dannemarie-sur-Crête** : Mme Catherine DEMOLY, M. Gérard GALLIOT **Deluz** : M. Fabrice TAILLARD **Ecole-Valentin** : Mme Brigitte ANDREOSSO **Gennes** : Mme Thérèse ROBERT **Grandfontaine** : Mme Martine GIVERNET, M. François LOPEZ **La Chevillotte** : M. Roger BOROWIK **Larnod** : M. Hugues TRUDET **Les Auxons** : M. Jacques CANAL, Mme Marie-Pierre MARQUIS, M. Serge RUTKOWSKI **Mamirolle** : M. Daniel HUOT, Mme Francine MARTIN **Marchaux** : M. Patrick CORNE **Mazerolles-le-Salin** : M. Daniel PARIS **Miserey-Salines** : M. Marcel FELT **Montfaucon** : Mme Corinne PETER **Montferrand-le-Château** : M. Pascal DUCHEZEAU **Morre** : M. Jean-Michel CAYUELA **Nancray** : M. Vincent FIETIER, Mme Annette GIRARDCLOS **Noironte** : M. Bernard MADOUX **Osselle** : Mme Sylvie THIVET **Pelousey** : Mme Catherine BARTHELET, M. Daniel VARCHON **Pirey** : Mme Odette COMTE, M. Robert SPOURJINE **Pouilley-les-Vignes** : Mme Annie SALOMEZ **Pugy** : M. Frank LAIDIE **Roche-lez-Beaupré** : M. Jacques KRIEGER **Saône** : M. Yoran DELARUE, Mme Sylvie GAUTHEROT **Serre-les-Sapins** : M. Gabriel BAULIEU **Tallenay** : M. Jean-Yves PRALON **Thise** : M. Alain LORIGUET **Thoraise** : M. Jean-Paul MICHAUD (à partir du 1.2.2) **Torpes** : M. Denis JACQUIN **Vaire-Arcier** : M. Charles PERROT (représenté par M. André RUBRECHT) **Vaire-le-Petit** : M. Jean-Noël BESANCON **Vorgés-les-Pins** : Mme Julie BAVEREL

Étaient absents : **Avanne-Aveney** : Mme Marie-Jeanne BERNABEU **Besançon** : M. Patrick BONTEMPS, Mme Catherine COMTE-DELEUZE, M. Yves-Michel DAHOUI, M. Emmanuel DUMONT, Mme Myriam EL YASSA, M. Abdel GHEZALI, M. Jacques GROSPERRIN, Mme Solange JOLY, M. Michel OMOURI, Mme Danielle POISSENOT **Beure** : Mme Chantal JARROT **Champoux** : M. Philippe COURTOT **Chaufontaine** : M. Jacky LOUISON **Châtillon-le-Duc** : Mme Catherine BOTTERON **Ecole-Valentin** : M. Yves GUYEN **Fontain** : Mme Martine DONEY **François** : Mme Oriane DELAGUE **La Vèze** : Mme Catherine CUINET **Le Gratteris** : M. Cédric LINDECKER **Miserey-Salines** : Mme Ada LEUCI **Montfaucon** : M. Pierre CONTOZ **Montferrand-le-Château** : Mme Pascale HANUS **Morre** : Mme Marie-Christine MARTINET **Novillars** : M. Philippe BELUCHE, Mme Christine BITSCHENE **Pouilley-les-Vignes** : M. Jean-Marc BOUSSET **Rancenay** : M. Michel LETHIER **Roche-lez-Beaupré** : Mme Nicole WEINMAN **Routelle** : M. Daniel CUCHE **Serre-les-Sapins** : Mme Valérie BRIOT **Thise** : Mme Laurence GUIBRET **Vaux-les-Prés** : M. Bernard GAVIGNET

Secrétaire de séance : M. Pascal DUCHEZEAU

Procurations de vote :

Mandants : M.J. BERNABEU, E. BRIOT (à partir du 2.4), G. CHALNOT (à partir du 5.4), Y.M. DAHOUI, C. DEVESA (jusqu'au 2.4), E. DUMONT, M. EL YASSA, A. GHEZALI, P. GONON (à partir du 2.1), J. GROSPERRIN, S. JOLY, T. MORTON (jusqu'au 2.4), D. POISSENOT, A. POULIN (jusqu'au 0.2), M. SEBBAH (à partir du 2.4), A. VIGNOT (jusqu'au 1.1.2), C. JARROT (à partir du 1.1.4), C. BOTTERON, Y. GUYEN, C. LINDECKER, M. DONEY, A. LEUCI, P. HANUS, M.C. MARTINET, J.M. BOUSSET

Mandataires : A. PARIS, C. LIME (à partir du 2.4), F. ALLEMANN (à partir du 5.4), S. WANLIN, C. CAULET (jusqu'au 2.4), D. DARD, M. LOYAT, M. ZEHAF, M.L. DALPHIN (à partir du 2.1), P. BONNET, E. MAILLOT, P. CURIE (jusqu'au 2.4), N. BODIN, P. JEANNIN (jusqu'au 0.2), C. WERTHE (à partir du 2.4), F. PRESSE (jusqu'au 1.1.2), P. CHANEY (à partir du 1.1.4), P. GUILLAUME, B. ANDREOSSO, V. FIETIER, Y. DELARUE, M. FELT, P. DUCHEZEAU, J.M. CAYUELA, A. SALOMEZ

Délibération n°2015/002942

Rapport n°2.4 - Ligne de bus en site propre entre la Gare Viotte et le Pôle Témis à Besançon - Déclaration de projet

Ligne de bus en site propre entre la Gare Viotte et le Pôle Témis à Besançon - Déclaration de projet

Rapporteur : Michel LOYAT et Jean-Paul MICHAUD, Vice-Présidents

Commission : Mobilités

| |
|-------------------------------|
| Inscription budgétaire |
| Sans incidence budgétaire |

Résumé

En vue de la réalisation du site propre de transport en commun entre la gare Viotte et le pôle Témis, la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon a déposé le 27 mars 2015 un dossier en vue de l'obtention de la Déclaration d'Utilité Publique du projet (ainsi que de la mise en compatibilité du PLU de Besançon).

L'enquête publique s'est déroulée du 8 juin au 17 juillet 2015 et le commissaire enquêteur a remis à la mi-août son rapport et ses conclusions.

Les principales observations émises lors de l'enquête ont porté sur les sujets suivants (le rapport ci-dessous détaille les réponses qu'elles appellent) :

- l'opportunité et la finalité du projet, notamment au regard de son coût, de l'articulation avec le réseau de bus et du tracé retenu,
- la conception technique du projet (la prise en compte des piétons, des cycles, l'insertion des voies bus dans la voirie et l'impact sur le foncier),
- la circulation, les accès et le stationnement automobile, notamment au niveau du pont de la Gibelotte et pendant les travaux,
- l'impact sur les activités,
- l'insertion urbaine et environnementale du projet.

Le commissaire enquêteur a émis un avis favorable sur l'utilité publique du projet (ainsi que sur la mise en compatibilité du PLU de Besançon) :

- avec une réserve expresse portant sur la mise en œuvre effective du système accordant la priorité des bus aux intersections : le projet, à la fois par conception, dans les travaux qui seront faits et au niveau de son budget, intègre bien la réalisation de ce dispositif, d'ailleurs essentiel au bon fonctionnement et à l'efficacité attendus du site propre,
- et en recommandant de poursuivre les études du doublement du pont de la Gibelotte pour en permettre la réalisation rapide en cas de besoin, ce qui est bien le cas comme rappelé dans ce rapport.

Le Conseil Communautaire est invité à se prononcer sur l'intérêt général de ce projet et la délibération vaudra également déclaration de projet (article L.126-1 du code de l'environnement).

La Communauté d'Agglomération du Grand Besançon a, par délibérations des 28 mars et 28 juin 2013, acté le principe de la réalisation d'une ligne de bus en site propre permettant de relier la gare Viotte à Témis via le campus de la Bouloie.

Par suite, le Conseil Communautaire s'est prononcé le 12 février 2015 sur le tracé et les caractéristiques du site propre et a décidé d'engager les procédures administratives utiles à la concrétisation du projet. Un dossier a été déposé le 27 mars 2015 auprès de la préfecture du Doubs pour solliciter la Déclaration d'Utilité Publique du projet et la mise en compatibilité du PLU de Besançon.

I. Rappel des caractéristiques du projet

Ce projet consiste en l'aménagement sur la commune de Besançon d'une voie de bus en site propre entre le pôle Témis et la gare Viotte qui présente les caractéristiques principales suivantes :

- longueur de 4,1 km dont 2,1 km en site propre intégral,
- 11 stations dont 5 sur le site propre et 6 sur la voirie existante et dont 2 sont existantes.

Ce projet s'appuie en partie sur des infrastructures routières existantes, les travaux nécessaires à sa réalisation consistent en :

- sur 2 km : l'élargissement partiel de chaussée permettant l'implantation du site propre,
- la création des 9 nouvelles stations,
- sur 1 700 mètres : la réfection de la voirie sans élargissement lourd d'emprise (réfection de la surface de roulement, modifications de la structure). Cette réfection devant être réalisée indépendamment du projet sur certains secteurs, l'opportunité de réaliser ces travaux en même temps a néanmoins été saisie pour limiter les impacts des travaux (nuisances, déviations, etc.),
- la réfection du pont de la Gibelotte : implantation différente des voies pour permettre la mise en place d'une voie cyclable du côté nord-est du pont,
- la création d'un giratoire au nord du pont de la Gibelotte et l'agrandissement de celui au sud.

Le montant de cette opération qui desservira 40 000 habitants au total est estimé à 15 M€.

II. Enquête publique

A/ Déroulement et participation du public

Monsieur le Préfet a lancé l'enquête publique préalable à la DUP du projet et à la mise en compatibilité du PLU de Besançon (arrêté n°201.505.13-001 du 13 mai 2015) qui s'est déroulée du 8 juin 2015 au 17 juillet 2015 inclus.

Les pièces du dossier d'enquête publique et les registres d'enquête correspondants ont été déposés, pendant la durée de l'enquête, en mairie de Besançon et à la CAGB, afin que le public puisse en prendre connaissance et formuler ses observations. Ces pièces étaient également consultables et téléchargeables, en totalité, sur le site internet de la CAGB.

Le public a également pu présenter ses observations par écrit au commissaire enquêteur. Ces remarques ont été annexées aux registres d'enquête. Enfin, le commissaire enquêteur s'est tenu à la disposition du public dans les conditions prévues par l'arrêté préfectoral.

Le commissaire enquêteur a notamment indiqué dans son rapport et ses conclusions que « la consultation n'a suscité aucune polémique, aucune passion exacerbée ; elle a conservé un climat parfaitement serein et une indéniable liberté d'expression et qu'elle n'a été entachée à sa connaissance par aucun incident ou dysfonctionnement » et que « la procédure a été régulière, a permis une information dense et précise avec la faculté de s'exprimer librement dans des conditions très satisfaisantes ».

B/ Observations émises et réponses apportées

Comme l'indique le commissaire enquêteur, les remarques formulées par les personnes associées (services de l'Etat, institutionnels) ont porté essentiellement sur la forme et ont donc donné lieu à l'édition d'un additif joint au dossier d'enquête publique.

L'enquête publique a donné lieu à 23 observations (8 textes manuscrits, 10 correspondances, 5 courriers électroniques), reprises une à une en détail, avec les réponses apportées par la CAGB fin juillet et les commentaires du commissaire enquêteur, dans le rapport de ce dernier joint en annexe. Une analyse synthétique de ces observations (dont 4 sont explicitement favorables et 3 défavorables) fait apparaître qu'elles ont porté principalement sur les sujets suivants (regroupés ici par thèmes) :

- **Opportunité et finalité du projet :**
 - Coût et intérêt du projet : plusieurs personnes mettent en cause l'utilité du projet au regard de la dépense de 15 M€ qu'il représente.
L'opportunité de l'investissement ressort des objectifs du projet, rappelés dans le dossier d'enquête publique, qui vise à améliorer particulièrement l'attractivité du réseau de transports en commun en termes d'efficacité, d'offre de service (temps de parcours mais aussi régularité, confort, accessibilité pour tous, connexion aux pôles d'échange) et de desserte en apportant sur plusieurs quartiers une réponse à une population de 40 000 habitants susceptible d'effectuer à terme 9 000 voyages par jour (§ 3.1 p.33 de la pièce D).

- Le financement du projet quant à lui est bien inscrit en dépense au budget de la CAGB.
- L'articulation avec le réseau de bus, son adaptation et son amélioration sont évoquées, notamment au sujet de l'extension des voies en site propre pour les lignes 3 et 6.
Le projet soumis à enquête, bien que traitant uniquement le trajet de la gare Viotte à Témis, profite à l'ensemble de la ligne n°3 et à tous le secteur nord-ouest de l'agglomération (amélioration des trajets directs entre ce quartier, la boucle et les secteurs traversés).
Néanmoins, l'étude de nouvelles voies en site propre (boulevard nord, gare Viotte vers boucle et Rivotte) pourrait être envisagée dans le futur dans le cadre du Plan de Déplacement Urbain.
- Le choix du tracé est critiqué par quelques personnes.
Les raisons ayant conduit au choix du tracé retenu sont explicitées dans le dossier d'enquête publique, par comparaison avec les autres alternatives possibles. La concertation publique (automne 2013) avait également présenté ces différents tracés envisageables et il n'y a pas aujourd'hui d'éléments nouveaux qui justifient de changer le parcours adopté.
- Conception technique du projet :
 - La prise en compte des cycles et piétons, notamment sous les angles de la continuité, du confort d'usage et de la sécurité a fait l'objet d'assez nombreuses observations, notamment de la part d'associations (Amicale Cycliste Bisontine, Vélo Campus, Vélo BESANCON, AUTAB).
Le projet s'est efforcé, dans un environnement urbain contraint, avec un bâti dense et la présence d'infrastructures et équipements importants, de concevoir des aménagements assurant la continuité de la circulation cyclable sur l'ensemble du tracé. La conception des giratoires et le positionnement des passages piétons sont faits avec un souci de sécurité, dans le respect des prescriptions techniques habituelles et des contraintes de site rencontrées au cas par cas. Une voie verte, isolée de la circulation automobile, est ainsi aménagée depuis l'autopont de l'avenue de la paix jusqu'au début de l'avenue Léo Lagrange, y compris sur le pont de la Gibelotte. La traversée de la place Leclerc prévoit des traversées piétonnes et cycles à la fois sécurisées (gestion par feux tricolores), plus directes et plus larges.
L'utilisation de la voie bus par les cycles n'est pas souhaitable pour des problématiques d'insertion et de sécurité (cisaillement de la circulation automobile lors des changements de direction, difficulté de gestion des cycles sur la voie bus aux carrefours, accès à la voie bus difficile voire impossible par endroits).
Toutefois, il est pris note avec attention des remarques formulées et une rencontre sera organisée avec les usagers afin d'analyser leurs avis et d'étudier les ajustements qui, dans la mesure du possible, permettraient d'avoir des aménagements encore plus satisfaisants.
 - L'emprise des aménagements est l'objet de questions relatives à l'impact sur les propriétés privées et le stationnement.
D'une manière générale, la conception de la voirie a recherché le meilleur compromis entre l'insertion des différentes voies (bus, automobiles, cycles, piétons) dans l'environnement urbain parfois dense et contraint, leur fonctionnalité (largeur, giration...) et les prescriptions techniques liées à la sécurité. Il a notamment été recherché le tracé le moins sinueux et une largeur optimisée qui peut varier légèrement (présence de bâti, de carrefours, de traversées piétons, de stations, de virages...) afin d'avoir le moins de démolitions possible.
Cette approche pour caler la position de la voirie (position en plan) a pu conduire en quelques endroits à empiéter sur des terrains situés des deux côtés de la voirie (au niveau de l'ancienne infirmerie de la caserne Vauban, rue Voirin, ou face au parking du stade Avenue Léo Lagrange).
Des acquisitions sont donc bien nécessaires pour la réalisation du projet, au besoin par voie d'expropriation si les négociations avec les propriétaires concernés n'aboutissent pas.

Du fait de l'élargissement de la voirie, des habitations et copropriétés perdent des places de stationnement. Il a été parfois possible de les rétablir et, pour d'autres, des solutions sont encore recherchées. Le cas particulier des commerces et activités est évoqué ci-dessous.

- L'insertion centrale des voies est le choix le plus commun pour l'aménagement de voies de transport en commun en site propre, de préférence à une insertion sur les côtés de la voirie, pour une meilleure gestion des carrefours et intersections ainsi qu'une accessibilité plus facile aux propriétés riveraines. Au droit de chaque station, les traversées de voies routières seront aménagées par des passages piétons (parfois avec feux tricolores à proximité d'un carrefour).
- Une question a été posée concernant la compatibilité avec une évolution future vers un tramway. L'emprise du nouvel aménagement de voirie sera suffisante pour aménager ce type d'infrastructure. Mais, dans un tel cas, cela nécessiterait des interventions sur les réseaux et la structure de la voie qui ne sont pas prévus pour cela.

- Circulation, accès et stationnement automobile :

- L'impact du projet sur la circulation, en partie en lien avec le choix du tracé retenu (voir le point traité ci-dessus) a fait l'objet de plusieurs observations quant aux sens de circulation, à la saturation du trafic ou aux conditions d'accès aux propriétés, en particulier dans le secteur de la place Leclerc et de la rue Voirin (le cas du pont de la Gibelotte est vu ci-après).

Il a été rappelé que les simulations de fonctionnement des carrefours (avant / après mise en service du site propre) n'ont pas mis en évidence de dégradation notable et que par ailleurs le site propre devrait contribuer à contenir la circulation automobile (offre alternative) tout en offrant de nouvelles possibilités de circulation (Ouest-Est avec le nouveau giratoire au nord du Pont de la Gibelotte).

Il est vrai également que pour certains riverains (rue Voirin ou avenue Léo Lagrange), le nouveau plan de circulation imposera quelques trajets un peu plus longs qu'actuellement, mais rendus possibles toujours grâce au nouveau giratoire « nord » de la Gibelotte.

Enfin, la mise à sens unique de certaines rues reste une éventualité mais ne saurait être décidée qu'après un certain temps d'observation.

- La réduction du stationnement sur voirie du fait du projet est évoquée avec inquiétude dans plusieurs observations.

Une des finalités du projet est de privilégier les déplacements en transport en commun et ceux de type mode doux au détriment de l'utilisation de la voiture. La compensation de la disparition de stationnement n'est donc pas systématiquement recherchée, notamment quand cela s'avère difficile et que celui-ci sert surtout aux migrations quotidiennes domicile-travail.

De plus, la gestion du stationnement pourrait évoluer dans certains secteurs (notamment les environs de la place Leclerc) pour conserver un stationnement de proximité suffisant tout en favorisant la courte durée et la rotation des usagers, propices à l'accès aux commerces, plutôt que le stationnement de longue durée.

- Pont de la Gibelotte

La circulation sur ce pont et son éventuel doublement ont fait l'objet de plusieurs remarques qui montrent, malgré les résultats des simulations faites dans le cadre des études préalables, l'inquiétude des usagers vis-à-vis d'un éventuel engorgement de circulation et une forte demande sociale et urbaine afin que le pont soit doublé, dès que possible.

Les études préalables du site propre ont montré un impact acceptable sur la circulation automobile au passage du pont de la Gibelotte, avec une « réserve de capacité » en cas de priorité des bus sur le pont non doublé. Cela a conduit à considérer alors que le doublement pouvait ne pas être nécessaire, du moins immédiatement et il n'est donc pas intégré au projet actuel d'aménagement du site propre.

Comme ce doublement pourrait néanmoins constituer une amélioration, la CAGB a anticipé sous deux aspects l'éventualité de la réalisation d'un nouvel ouvrage d'art accolé au pont existant venant le doubler : plusieurs études préalables ont d'ores et déjà été faites ou sont en cours pour en apprécier la faisabilité, et le projet de site propre est conçu de manière compatible avec ce doublement éventuel, les giratoires de part et d'autre seront fonctionnels avec ou sans doublement. Ainsi, la décision de construction d'un pont doublé peut être prise à tout moment ; les travaux sont encore envisageables en 2018 ou 2019 (délai de programmation des créneaux d'intervention SNCF).

Une discussion aura lieu prochainement au sein de la CAGB quant à la décision de réaliser ce nouvel ouvrage et de programmer, selon le calendrier ci-dessus, les crédits correspondants dans le budget communautaire (le coût est estimé à environ 2,4 M€ HT).

- Mesures prises pour réduire les impacts durant les travaux.

Concernant l'organisation des travaux, les amplitudes de travail respecteront les différentes réglementations. Il n'est pas prévu que les chantiers soient actifs durant les week-ends, sauf pour des interventions exceptionnelles dans le but de profiter de conditions de circulation moins difficiles durant ces périodes. Les travaux auront bien également lieu pendant les mois de juillet et août, périodes favorables vis-à-vis des perturbations de circulation.

Les dispositions seront prises pour maintenir le service aux usagers des transports en commun et la circulation des bus durant les travaux.

Pendant les travaux, pour limiter la gêne aux usagers et riverains, plusieurs actions d'information régulière et d'échange seront menées (déviation et interdictions mises en place, dates et phasage de travaux...) :

- réunions d'information et courriers aux riverains,
- plaquettes, utilisation des médias audiovisuels, presse...
- gestion des déviations de circulation en amont des chantiers de façon à limiter la circulation au droit des travaux, notamment de transit,
- médiateur de travaux chargé des relations avec les riverains et les commerces,
- signalisation directionnelle spécifique en phase travaux de façon à faciliter l'accès des usagers aux différentes activités présentes le long du tracé.

- L'impact sur les activités :

- Le stationnement lié au fonctionnement des commerces et activités le long du site propre a fait et fait encore l'objet d'échanges nombreux avec les personnes concernées, avec l'idée de mettre en œuvre autant que possible les solutions répondant à leurs préoccupations.

Pour le stationnement sur voirie, le maintien des places est en général assuré ; sinon une évolution de la gestion vers un stationnement payant pourra être envisagée pour favoriser la courte durée et la rotation des usagers, propices à l'accès aux commerces.

Là où le projet impacte le stationnement privé, un rétablissement, en concertation avec les intéressés, est recherché en priorité mais n'est pas toujours possible ; dans ce cas il y aura indemnisation dans le cadre de l'acquisition foncière.

Pour faire face à la période des travaux, des demandes ont été exprimées de la part de commerçants pour qu'une signalétique spécifique et une information ciblée soit mises en place aux abords des zones de chantier à destination du public et favoriser, autant que faire se peut, l'accès aux commerces et la poursuite de leur activité.

Il sera fait suite à cette demande.

- Insertion urbaine et environnementale du projet :

- Le réaménagement de la place Leclerc a fait l'objet de quelques critiques. Celui-ci a été conçu pour permettre le passage du site propre tout en essayant d'améliorer la place des cycles et des piétons et sans nuire à la circulation automobile. Il s'agit là d'une recherche délicate de compromis qui n'a cependant pas permis de prévoir le cadre d'un réaménagement plus urbain de cette place. Les traversées (piétonnes et cycles) sont toutefois plus directes, plus larges et sécurisées par une gestion par feux tricolores.

La suppression des arbres nécessaire au projet (surtout le long de l'avenue de la paix et place Leclerc) est compensée par autant de plantations, voir plus dans la mesure du possible.

C/ Conclusions et avis du commissaire enquêteur

A l'issue de cette enquête publique, le commissaire enquêteur a établi son rapport et fait part de ses conclusions sur l'enquête. Ce rapport et ses conclusions ont été notifiés par le Monsieur le Préfet du Doubs à la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon le 13 août 2015 et sont joints en annexe au présent rapport.

Le commissaire enquêteur, après avoir commenté l'ensemble des observations émises et des réponses apportées par le Grand Besançon (voir son rapport en annexe), indique notamment dans ses conclusions (extraits) que « *Le projet revêt de multiples enjeux positifs ; ils apparaissent à son sens probants et conséquents. Il provoque certes une atteinte à la propriété privée, seul enjeu négatif, d'ampleur limitée et acceptable dès lors que les personnes concernées découvrent et acceptent l'utilité publique* » et considère que « *le projet, analysé dans sa globalité et dans sa finalité, engendre des enjeux positifs qui servent indiscutablement l'intérêt général nettement supérieurs aux enjeux négatifs susceptibles d'être annihilés par une attitude humaine, voire reconnaissante et par une compensation juste et spontanée* ».

Le commissaire enquêteur a ensuite émis **un avis favorable assorti d'une réserve et d'une recommandation sur l'utilité publique** du projet (voir en annexe : § 2.1 de ses conclusions) :

- **la réserve expresse** porte sur « *la mise en œuvre effective du système envisagé accordant la priorité aux bus dans les intersections (appel à feu vert)* »,
- **la recommandation** est que « *les études relatives à l'élargissement du pont de la Gibelotte soient poursuivies aux fins d'une réalisation rapide en cas de besoin* ».

Il a également émis un avis favorable sans réserve ni recommandation sur le projet de mise en compatibilité du PLU de Besançon rendu nécessaire par la déclaration d'utilité publique du projet (voir en annexe : § 2.2 de ses conclusions).

D/ Réponses aux observations émises par le commissaire enquêteur et modalités de prise en compte dans la mise en œuvre du projet

1. Réserve expresse relative à la priorité des bus

Il est proposé de répondre favorablement à la réserve portant sur « *la mise en œuvre effective du système envisagé accordant la priorité aux bus dans les intersections (appel à feu vert)* ».

Dans le cadre du projet de site propre, 10 carrefours à feux seront aménagés permettant de gérer et sécuriser l'ensemble des circulations (véhicules motorisés, cycles et piétons). Dans ces carrefours et giratoires, la traversée des bus en site propre sera gérée par feux et leur circulation sera rendue prioritaire par des systèmes de détection (détection par boucle ou par dispositif de radio).

La mise en œuvre effective de la priorité des bus aux carrefours est ainsi tout à fait intégrée au projet : la conception et la réalisation sont prévues respectivement dans les missions de maîtrise d'œuvre et dans les marchés de travaux ; le coût est également bien intégré au budget du projet.

Par la présente, la CAGB confirme que les bus qui circuleront sur le site propre seront prioritaires. Ce mode de fonctionnement est indispensable pour garantir la performance et l'intérêt du site propre.

2. Recommandation relative aux études de doublement du pont de la Gibelotte

Le commissaire enquêteur souhaite également que « les études relatives à l'élargissement du pont de la Gibelotte soient poursuivies aux fins d'une réalisation rapide en cas de besoin ».

Le doublement du pont de la Gibelotte bien que n'étant pas intégré au projet actuel d'aménagement du site propre est néanmoins évoqué dans le dossier d'enquête publique dans la mesure où il a été recensé comme un point sensible au début du projet.

En effet, les études préalables au projet de ligne en site propre, tel que soumis à enquête, ont montré que l'aménagement aurait un impact acceptable sur la circulation automobile au passage du pont de la Gibelotte. Les études de trafic réalisées indiquent une « réserve de capacité » en cas de priorité des bus sur le pont de la Gibelotte non doublé. Ce constat a conduit à considérer alors que le doublement du pont n'était pas rendu nécessaire immédiatement.

Il n'en demeure pas moins que ce doublement constituerait très certainement une amélioration notable du projet, c'est pourquoi la CAGB a souhaité anticiper l'éventualité de la réalisation d'un nouvel ouvrage d'art, accolé au pont existant, venant le doubler.

Plusieurs études préalables ont d'ores et déjà été menées (premières reconnaissances géotechniques pour les fondations, levés topographiques et de réseaux, avant-projet, collaboration technique avec la SNCF), ou sont en cours, pour apprécier la faisabilité de ce nouvel ouvrage, ses caractéristiques techniques, sa cohérence avec le projet de site propre, ses articulations avec l'infrastructure et l'exploitation ferroviaire ainsi que son coût. Une mission de maîtrise d'œuvre est confiée pour cela au bureau d'études INGEROP (marché signé en avril 2015) et des conventions sont en cours de signature avec la SNCF pour le suivi, les études et la réalisation, le cas échéant, des interventions nécessaires au niveau de l'infrastructure ferroviaire.

Ainsi, la construction d'un pont doublé serait envisageable en 2018 ou 2019, délai nécessaire pour la programmation des créneaux d'intervention compatibles avec la circulation des trains et la réalisation des travaux connexes sur les voies ferrées et qui sont en cours de discussion avec la SNCF.

Il convient par ailleurs de préciser que le projet de site propre est conçu de manière à être compatible avec ce doublement éventuel. Les aménagements réalisés de part et d'autre du pont sont configurés pour être fonctionnels avec ou sans doublement du pont. Cette anticipation permettra de limiter les impacts générés par les travaux de construction du futur ouvrage en termes de sécurité et de fluidité de circulation. L'ampleur des travaux de reprise et de raccordement à la nouvelle voirie aménagée dans le cadre du projet de site propre ainsi que la gêne pendant la construction du futur ouvrage en seront aussi limitées.

Le coût estimé du doublement du pont est d'environ 2,4 M€ HT incluant celui des études.

La CAGB s'engage par conséquent à poursuivre les études nécessaires et à confirmer la faisabilité technique et financière de cet ouvrage. Les crédits d'études utiles seront inscrits au futur budget.

III. Conclusions sur l'intérêt général

A/ Objectifs d'intérêt général de la ligne de bus en site propre Viotte-Témis

Le projet d'aménagement de la ligne de bus en site propre Viotte-Témis présente un caractère d'intérêt général pour les motifs suivants : le développement des réseaux de transports collectifs urbains et périurbains constitue une **priorité pour la communauté d'agglomération** afin de répondre aux objectifs de développement durable, de soutien à l'économie dans le secteur des transports et de désenclavement des quartiers prioritaires de la politique de la ville.

1. Le projet s'inscrit en continuité de la politique volontariste menée par l'agglomération en faveur des transports en commun

Il s'agit d'un projet inscrit au schéma directeur TCSP de la Communauté d'Agglomération, approuvé en 2005 à échéance de 10-12 ans. Le projet de réseau TCSP à long terme était constitué :

- d'une ligne en site propre intégrale reliant l'ouest bisontin à l'est via le centre-ville et correspondant au tramway en service depuis un an,
- d'itinéraires de sites propres bus sur les axes Campus-Vauban et Boulevard nord,
- d'une liaison ferroviaire nord vers la gare de Besançon Franche-Comté TGV et desservant de nouvelles haltes ferroviaires.

Le projet de ligne de bus en site propre entre la gare Viotte et le pôle Témis s'inscrit donc pleinement dans cette politique volontariste en faveur d'une mobilité durable portée par l'agglomération bisontine.

Il constitue la deuxième étape du développement de réseau TCSP de l'agglomération bisontine après l'aménagement de la ligne de tramway mise en service le 1^{er} septembre 2014.

En outre, ce projet fait suite à une succession d'actions mises en œuvre depuis 2002 visant à la création d'un « réseau de voies en site propre » sur le secteur du Campus :

- création en 2002 de la voie en site propre du cœur du Campus entre la route de Gray et l'avenue de l'Observatoire (ligne n°14 actuelle),
- création en 2002 du pôle d'échanges de Témis avec ses 2 voies en site propre (lignes n°2, 4, 34 e, 61 à 67 de l'époque) et ses 18 quais,
- implantation en 2003 d'une borne escamotable interdisant le trafic de transit sur une partie de l'avenue de l'Observatoire,
- prise en compte en 2008 des possibilités d'insertion d'une voie de bus en site propre dans le cadre de la recomposition de l'avenue Léo Lagrange (alignements et sur largeur),
- réalisation en 2008 du site propre de la rue des Montboucons, sens Témis-Boulevard, pour la ligne n°4 du réseau Ginko de l'époque,
- réalisation en 2009 de la voie en site propre de la rue Mantion (ex. P. Mesnages), entre la rue de l'Epitaphe et le pôle d'échanges Témis.

Ce projet a par ailleurs été préfiguré dans le cadre de la nouvelle organisation du réseau Ginko mis en service en septembre 2014. Le tracé retenu emprunte l'itinéraire de la ligne 3 « Rivotte / Témis » au-delà de la gare Viotte.

Ainsi, au cours de la première année de fonctionnement de cette nouvelle ligne 3, une fréquentation d'environ 130 000 voyages par mois a été observée. Cela en fait la seconde ligne de bus la plus utilisée du réseau et démontre l'intérêt d'améliorer encore la performance de la ligne avec l'aménagement d'un site propre.

L'opération figure également dans le nouveau Plan de Déplacements Urbains de la Communauté d'Agglomération 2015-2025 adopté le 12 février 2015, notamment au niveau des fiches actions 9 (« *Elargir la réflexion pour permettre l'adaptation du réseau TCSP d'agglomération* »), 8 (« *adapter le réseau Ginko* ») et 10 (« *développer l'intermodalité en améliorant les interconnexions entre les réseaux* ») qui renvoient aux mesures à mettre en œuvre pour rendre plus concurrentiel les transports publics vis-à-vis de la voiture.

2. Le projet de ligne de bus en site propre Gare Viotte - Campus - Pôle Témis structure la desserte en transport en commun du secteur nord-ouest du territoire de la CAGB autour d'un axe fort de TCSP

Il assure la desserte des secteurs du Campus universitaire, des grands équipements sportifs et du pôle Témis, générateurs de nombreux déplacements et leur liaison directe au centre-ville.

Il assure également la desserte de deux quartiers intégrés au contrat de ville du grand Besançon.

Il permettra aussi de desservir les grands projets et sites suivants : le projet de quartier Gare Viotte, le Jardin Botanique (projet urbain en cours de définition), l'écoquartier Vauban (800 logements, commerces et activités), Témis (projet de densification du site), ainsi que de nombreuses autres opérations de logements (Avenue Léo Lagrange, Les Grands Montboucons, Le Domaine des Montboucons, Ancienne Cité Weil, Avenue de Montrapon, Opération « Les terrasses d'Hugo » (Ilot Demangel)...).

Il relie et complète l'offre de transport des deux pôles d'échanges majeur Viotte - Témis.

Il permettra enfin un maillage de l'agglomération en connexion avec la ligne de tramway et l'ensemble du réseau Ginko.

3. Il contribue d'une manière générale à améliorer la qualité du service public des transports en commun, son accessibilité et le confort des usagers

Il vise à réduire les temps de parcours par l'augmentation de la vitesse commerciale des bus et à garantir la régularité des horaires grâce à la circulation en site dédié et à la priorité aux carrefours.

Les objectifs d'exploitation de la ligne correspondront à terme à :

- un temps de parcours de 16 minutes entre les deux terminus,
- une vitesse commerciale de 18 km/h,
- un intervalle de passage toutes les 10 minutes en heures de pointe et 12 minutes en heures creuses,
- des horaires de circulation entre 5h30 et minuit (sauf dimanche et jours fériés : 6 h)
- une fréquentation attendue de 9 000 voyageurs par jour,
- l'amélioration de l'accessibilité aux transports en commun et le confort des usagers.

4. Il tend à développer l'intermodalité

Le projet vise à favoriser l'intermodalité et notamment à diminuer l'usage de la voiture particulière :

- il rapproche notamment en temps les pôles d'échanges de la gare SNCF Viotte et de Témis,
- il permet une connexion avec un grand nombre de lignes du réseau, en particulier celles du secteur nord de l'agglomération,
- la proximité du tracé avec la voie des Montboucons permet aux usagers habitant à l'extérieur de Besançon un accès aisé au site propre et au P+R de Témis,
- il favorise la pratique cyclable en créant une liaison cyclable continue entre la gare et Témis ainsi que la mise en place d'arceaux vélos tout au long du tracé,
- le projet sécurise les cheminements piétons afin de faciliter l'accès au site propre et les trajets entre celui-ci et les équipements et quartiers proches desservis.

5. Il prend en compte et vise à améliorer les autres modes de transport et déplacement

a/ Les déplacements piétons

La sécurisation et la lisibilité des flux piétons et des cheminements cyclables, ainsi que la mise en accessibilité des espaces publics ont été repensées avec attention. Tous les points d'arrêt (stations) et les espaces publics aménagés sont accessibles conformément à la réglementation en vigueur.

Le dimensionnement des espaces piétons est adapté à leur usage selon le site concerné en tenant compte de l'environnement proche (zone d'habitat, de commerces...), de la proximité d'établissements particuliers comme les équipements publics, les établissements d'enseignement, les établissements recevant des cérémonies ou des manifestations culturelles et sportives ainsi que d'activités utilisant l'espace public (cafés, restaurants...).

b/ La continuité cyclable

La continuité cyclable entre la gare Viotte et le Campus sera assurée tout le long du tracé et sécurisée par des bandes cyclables en mixité, soit avec les piétons (voie verte), soit avec la circulation automobile. Les liaisons vers les autres itinéraires s'inscriront en renforcement du maillage cyclable existant, en particulier au niveau de la place Leclerc (vers le quartier Battant et le centre-ville) et de la gare.

6. Il participe à l'amélioration du cadre de vie et de l'environnement

Le site propre est un facteur de mutation des modes de vie, de l'espace urbain, de l'environnement au sens large. Il permet à la fois de réduire la pollution et les émissions de gaz à effet de serre, en aidant au report modal de la voiture particulière vers des modes de transport plus responsables.

Le projet porte une attention particulière à l'insertion urbaine et paysagère.

La requalification urbaine des axes le long de la ligne de TCSP a été conçue avec attention dans les limites de l'enveloppe financière de l'opération. Un traitement paysager cohérent sur l'ensemble du corridor traversé par le TCSP est prévu, avec parfois une mise en valeur par un éclairage public adapté pour donner une identification visuelle au site propre et une visibilité esthétique de la ligne.

La simplicité d'entretien des espaces végétalisés en vue de la réduction des coûts d'entretien constitue également une caractéristique du projet.

IV. Déclaration de projet

Le projet de réalisation d'une voie de bus en site propre reliant la Gare Viotte à Témis via le Campus de la Bouloie, tel que soumis à enquête publique, a donné lieu à un avis favorable assorti d'une réserve et d'une recommandation, s'agissant de la DUP du projet, prises en compte par la Communauté d'Agglomération.

La poursuite de l'opération de voie en site propre, opération d'intérêt général comme justifié ci-avant est pleinement réaffirmée.

Le rapport de la commission d'enquête et les conclusions du commissaire enquêteur font l'objet de documents annexes.

Vu le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et notamment son article L.122- 1,

Vu le code de l'environnement et notamment son article 123-6,

Vu le code de l'urbanisme et notamment ses articles L.123-14-1 et suivants,

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu le schéma directeur « TCSP » approuvé par le Conseil Communautaire en 2005,

Vu la délibération du Conseil de communauté du 12 février 2015 approuvant le nouveau Plan de Déplacement Urbain de la CAGB,

Vu les délibérations des 28 mars et 28 juin 2013 par lesquelles la Communauté d'Agglomération a acté le principe de la réalisation d'une ligne de bus en site propre permettant de relier la gare Viotte à Témis, via le Campus de la Bouloie,

Vu l'arrêté n°2013-000272 du 13 septembre 2013 pris par le Président de la CAGB portant définition des objectifs et des modalités de la concertation utile à ce projet,

Vu la délibération du Conseil de Communauté en date du 19 décembre 2013 établissant et approuvant le bilan de la dite concertation,

Vu l'arrêté préfectoral n°AE-2015-000303 du 15 janvier 2015 portant décision d'examen au cas par cas en application de l'article R.122-3 du code de l'environnement du projet d'aménagement de la ligne de bus en site propre entre la gare Viotte et le pôle de Témis, décidant que le projet n'est pas soumis à étude d'impact,

Vu la délibération du Conseil de Communauté en date du 12 février 2015 par laquelle la Communauté d'Agglomération s'est prononcée sur le tracé et les caractéristiques du site propre et a autorisé Monsieur le Président à diligenter les procédures réglementaires utiles à la concrétisation de ce projet, notamment à solliciter la Déclaration d'Utilité Publique du projet et la mise en compatibilité du PLU de Besançon,

Vu l'arrêté préfectoral n°2015-0513-001 pris en date du 13 mai 2015 prescrivant l'ouverture de l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet et à la mise en compatibilité du PLU de la Ville de Besançon,

Vu le dossier soumis à enquête publique préalable à la déclaration d'utilité du projet et à la mise en compatibilité du PLU de Besançon,

Vu le rapport et les conclusions d'enquête transmis à Monsieur le Préfet du Doubs le 10 août 2015 par le commissaire enquêteur,
Vu l'avis favorable assorti d'une réserve et d'une recommandation émis par le commissaire enquêteur dans ses conclusions d'enquête sur l'utilité publique du projet,
Vu l'avis favorable émis par le commissaire enquêteur dans ses conclusions d'enquête sur la mise en compatibilité du PLU de Besançon,
Considérant l'avis et les recommandations du commissaire enquêteur à l'issue de l'enquête,
Considérant les observations du public émises au cours de l'enquête,
Considérant la prise en compte de la réserve et de la recommandation émise par le commissaire enquêteur suite à l'enquête publique,
Considérant que les éléments de réponse à la réserve et à la recommandation du commissaire enquêteur ne remettent pas en cause l'économie générale du projet,
Considérant que le projet de ligne de bus en site propre Viotte-Témis présente un intérêt général manifeste,
Considérant l'urgence à prendre possession des biens expropriés justifiée, d'une part, par la nature même de l'opération (projet linéaire) qui nécessite un ordonnancement et un phasage rigoureux des travaux, afin de permettre la mise en service de la ligne dans les meilleurs délais, et d'autre part, par le caractère des travaux qui occasionneront inévitablement des troubles qu'il conviendra de rationaliser et de minimiser dans le temps,

A l'unanimité des suffrages exprimés, 2 abstentions, le Conseil de Communauté :

- lève la réserve émise par le commissaire enquêteur dans ses conclusions d'enquête en confirmant la mise en œuvre effective du système envisagé accordant la priorité aux bus dans les intersections,
- répond favorablement à la recommandation du commissaire enquêteur et valide le principe de poursuivre les études relatives à l'élargissement du pont de la Gibelotte,
- déclare l'intérêt général du projet, lequel sera rendu compatible avec le PLU de Besançon, et confirme l'intention de réaliser la ligne de bus en site propre Viotte-Témis,
- autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à solliciter auprès de Monsieur le Préfet l'arrêté de Déclaration d'Utilité Publique du projet,
- autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à solliciter Monsieur le Préfet afin qu'il prononce la procédure d'urgence pour prendre possession des biens expropriés, le cas échéant,
- indique que la présente déclaration de projet sera transmise à Monsieur le Préfet pour contrôle de légalité et publiée dans les formes prescrites notamment dans l'article R.126-1 du code de l'environnement,
- autorise Monsieur le Président, ou son représentant, à prendre tout acte nécessaire à l'exécution de la présente décision.

Rapport adopté à l'unanimité :

Pour : 118
Contre : 0
Abstentions : 2



Pour extrait conforme,

Le Président

République Française
ooooOOoooo

Préfecture du Doubs
à BESANCON

Tribunal administratif
de BESANCON

ENQUETE PUBLIQUE

préalable à la Déclaration d'Utilité publique (D.U.P.) du projet de réalisation des travaux de création d'une ligne de Transport en Commun en Site Propre (T.C.S.P.) entre la gare Viotte et le pôle TEMIS et à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.) de la commune de BESANCON.

ooooOOoooo

CONSULTATION PUBLIQUE

du lundi 8 juin au vendredi 17 juillet 2015 inclus.

ooooooooOOoooo

RAPPORT

établi par Monsieur Gabriel LAITHIER, 6 Impasse des Vaujeans – 25 660 – MONTROND le CHATEAU, désigné par décision n°E 15 000 063/25 signée le 24 avril 2015 par Monsieur Eric KOLBERT, Président du Tribunal administratif de BESANCON.

ooooOOoooo

1^{ère} PARTIE

SOMMAIRE

1. GENERALITES.

1.1. Connaissance du Maître d'ouvrage.

1.2. Description du territoire du projet.

1.2.1. Spécificités géographiques et Infrastructures.

1.2.2. Réalités économiques et sociales.

1.2.3. Existants urbanistiques et contraintes écologiques.

1.3. Présentation détaillée des caractéristiques du projet.

1.4. Synthèse du chapitre n°1

2. DEROULEMENT DE L'ENQUETE.

2.1. Désignation du Commissaire enquêteur.

2.2. Durée de l'enquête publique.

2.3. Composition et pertinence du dossier.

2.4. Concertation préalable.

2.5. Reconnaissance des lieux et collecte de renseignements.

2.6. Mesures de publicité.

2.6.1. Annonces légales.

2.6.2. Affichage de l'avis d'enquête en Mairie et sur site.

2.6.3. Autres mesures supplémentaires.

2.6.4. Mise à disposition du dossier.

2.7. Permanences du Commissaire enquêteur.

2.8. Réunion publique d'information et d'échange.

2.9. Formalités de clôture.

2.10. Synthèse du chapitre n°2.

3. ANALYSE DES OBSERVATIONS.

3.1. Bilan de l'enquête publique.

3.2. Contributions des personnes publiques associées et de l'Autorité environnementale.

3.3. Notification des observations au Maître d'ouvrage par procès-verbal de synthèse.

3.4. Analyse chronologique des observations.

3.5. Analyse thématique des observations.

3.6. Synthèse du chapitre n°3.

1 – GENERALITES

1.1. Connaissance du Maître d'ouvrage.

Monsieur le Président de la Communauté d'Agglomération du Grand BESANCON (C.A.G.B.), Autorité Organisatrice des Transports Urbains (A.O.T.U.) porte le projet du Transport en Commun en Site Propre (T.C.S.P.) de la gare Viotte au pôle Témis à BESANCON. Cet Etablissement Public de Coopération Intercommunale (E.P.C.I.) né le 1^{er} janvier 2001 de la transformation du district fédère 58 communes et exerce les compétences :

- ☞ développement économique,
- ☞ transports et déplacements,
- ☞ aménagement du territoire dans l'espace communautaire,
- ☞ habitat,
- ☞ politique de la ville,
- ☞ création et aménagement de voirie d'intérêt communautaire,
- ☞ projet et contrat d'agglomération,
- ☞ protection et mise en valeur de l'environnement,
- ☞ équipements culturels et sportifs,
- ☞ tourisme, gestion des déchets et assimilés.

Cette structure est divisée arbitrairement en 6 secteurs qui correspondent cependant à des réalités géographiques, économiques ou humaines (ville de BESANCON, secteur du Plateau, secteurs est, nord, ouest et sud-ouest).

Monsieur Jean-Louis FOUSSERET, par ailleurs Maire de la ville de BESANCON, réélu le 4 avril 2014 à ce poste pour un troisième mandat, exerce les responsabilités de Président de la Communauté d'agglomération après sa réélection dans ces fonctions le 29 avril 2014. Il est secondé par 15 vice-présidents et 14 Conseillers communautaires alors que l'Assemblée délibérante compte actuellement 140 membres.

La ville chef-lieu de BESANCON dynamise inévitablement l'essor de cette intercommunalité en raison de son envergure (115 879 habitants à BESANCON, 176 904 habitants à la Communauté d'agglomération soit 65,50%) mais sans revendiquer ou exercer une quelconque hégémonie de fait.

La Communauté d'agglomération du Grand BESANCON est implantée dans des locaux fonctionnels en l'immeuble « La City » 4 Rue Gabriel PLANCON à BESANCON. Elle détient en raison des compétences exercées, les prérogatives indispensables pour solliciter la déclaration d'utilité publique du projet et pour le mettre en œuvre après mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme. Elle dispose pour l'accomplissement de cette tâche de services administratifs et techniques adaptés et qualifiés.

Monsieur Michel LOYAT, vice-président en charge des transports et déplacements, en la circonstance, a été notre correspondant représentant le Maître d'ouvrage alors que :

- ☞ Monsieur François JOSSE, directeur du département « transports, aménagement et patrimoine »,
- ☞ Monsieur Hervé GIRARDOT, responsable technique du projet,
- ☞ Madame Christelle BAUD, chargée de mission « foncier et sujets administratifs »,

ont été, au quotidien, nos interlocuteurs privilégiés.

1.2. Description du territoire du projet.

Nous limitons volontairement notre étude aux divers facteurs qui revêtent dans notre esprit, une incidence réelle ou virtuelle, sur le projet soumis à enquête publique. Elle se révèle en conséquence fragmentaire et centrée sur les principaux pôles d'intérêt.

Le territoire de la Communauté d'Agglomération du grand BESANCON représente un quadrilatère rectangle, superficie 432 km², mesurant environ 25 kilomètres de longueur et 17 kilomètres de largeur, orienté est-ouest, limité par les agglomérations au nord-est de CHAUFONTAINE, au sud-est de MAMIROLLE, au nord-ouest de NOIRONTE et au sud-ouest d'OSSELLE. Il abrite 58 communes dont la ville chef-lieu de BESANCON implantée sensiblement au centre de l'emprise.

La ville de BESANCON, siège de la Région Franche Comté et de la Préfecture du Doubs, lieu du projet, couvre un territoire de 6 505 hectares et affiche un relief particulièrement mouvementé.

1.2.1. Spécificités géographiques et infrastructures.

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, 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 étroit au voyageur désireux de franchir le pied du Jura.

L'agglomération est installée aux abords de divers axes routiers importants comme l'autoroute A 36 (BEAUNE – MULHOUSE), la R.N. n°57 (VESOUL – PONTARLIER), la R.N. n°83 (LYON – BELFORT) ou la R.D. n°673 en provenance de DOLE Elle est desservie par les voies ferrées DIJON et LYON – BELFORT mais également par la Ligne à Grande Vitesse (L.G.V.) (PARIS – BELFORT) avec une gare intra-muros (Viotte) et une seconde à une dizaine de kilomètres à Les AUXONS (Gare BESANCON Franche-Comté T.G.V.). 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.

Le réseau ferroviaire d'agglomération dessine une véritable étoile avec 5 axes et 14 haltes qui irriguent le territoire du Grand BESANCON et structurent les secteurs de cette collectivité.

La ligne de tramway débute à l'ouest au lieu-dit les « Hauts de Chazal » où se situe le centre de maintenance des matériels et se termine au lieu-dit « Les Marnières » commune de CHALEZEULE. Une antenne naît Place de la 1^{ère} Armée Française et aboutit à la Gare Viotte. Le linéaire affiche une longueur de 14 500 mètres avec 30 stations. La mise en service intervenue le 1^{er} septembre 2014 a engendré de facto une réorganisation et une adaptation du réseau GINKO.

L'exploitation du réseau de bus dit GINKO, placé sous la responsabilité de la Communauté d'Agglomération du Grand BESANCON autorité organisatrice des transports, est assurée intra muros par « BESANCON Mobilités » filiale du groupe « Transdev » alors que les lignes périurbaines sont confiées à des autocaristes privés affrétés. Le réseau compte 56 lignes. Il est organisé autour de quatre pôles d'échanges situés en entrées de ville hormis celui de Saint Jacques. Ces pôles d'échanges permettent les correspondances et le rabattement des piétons, cyclistes et automobilistes ; il convient de ne pas omettre le pôle d'échanges multimodal de la gare Viotte.

La ville de BESANCON comprend une partie urbanisée à l'intérieur de la boucle du Doubs et, juxtaposé le quartier Battant qui correspondent à l'ancienne Cité « Vésontio ». Elle s'étend actuellement sur une vaste zone extérieure 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 Bregille, pont de la République, pont Denfert-Rochereau, pont Battant, pont Canot, pont Charles de Gaulle, passerelle Mazagran et pont de Velotte sans omettre le pont de BEURE.

Le territoire communal affiche une étonnante diversité en ce qui concerne,

- ☛ la forme du sol, très irrégulière, quasiment plane à l'intérieur de la boucle, puis rapidement escarpée avec la présence de mouvements de terrain, souvent ponctués 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 de vastes bois sur le sommet des collines comme Rosemont, Planoise et Bregille,
- ☛ la densification de l'habitat élevée en vieille ville et dans les zones urbanisées en deuxième partie du 20^{ème} siècle (Cités Palente, Montrapon, Grette, Clairs Soleils, Butte, Planoise.)
- ☛ l'urbanisation plus diffuse et à tendance pavillonnaire en périphérie vers les faubourgs.

1.2.2. Réalités économiques et sociales.

La ville de BESANCON souffre indubitablement de handicaps pour accueillir actuellement, dans des conditions tentatrices, des industries lourdes. Elle ne possède d'ailleurs aucun passé mémorable en l'espèce 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. Le déclin rapide et la fermeture inexorable de l'importante usine Rhône-Poulenc (Rhodiacéta) spécialisée en fibre synthétique après un démarrage fulgurant et de la firme Llp, horlogerie de renommée mondiale, ont engendré un certain traumatisme dans la population, ont installé le doute dans le grand patronat et ont accéléré la disparition d'usines importantes de production en favorisant l'éclosion, le développement et le dynamisme de structures plus modestes.

La ville chef-lieu et sa périphérie proche constituent un bassin d'emplois alimenté principalement par le secteur tertiaire et les Petites et Moyennes Entreprises (P.M.E.) qui se consacrent à la micromécanique, la microtechnique, l'optique et l'électronique avec parfois la mise en œuvre de technologies avancées dans les domaines de l'imagerie, de l'instrumentation médicale, les produits de luxe, l'aéronautique ou le spatial, domaines où est émise une forte valeur ajoutée.

La ville de BESANCON abrite 116 353 habitants (données 2012). Elle se présente avant tout comme une cité administrative, universitaire et commerciale. En effet, elle héberge les différents services de l'Etat, du Département, de la Région et de la Commune notamment la Préfecture, le Conseil régional, le Conseil

départemental, la Mairie qui offrent de nombreux emplois : éducation nationale, agriculture, territoires (D.D.T.), environnement, aménagement et logement (D.R.E.A.L.), affaires sanitaires et sociales, sécurité civile, Justice, santé, finances publiques, police nationale, gendarmerie, défense, télévision, sans que cette liste ne se révèle exhaustive. La Cité accueille 21 272 étudiants (données 2013) répartis en cinq unités de formation et recherche (U.F.R.) avec deux établissements phares comme l'École Nationale Supérieure de Mécanique et Microtechnique (E. N.S.E.M.M.) et le Centre de Linguistique Appliquée (C.L.A.).

Le Centre Hospitalier Régional Universitaire (C.H.R.U.), encore pour peu de temps réparti sur deux sites Jean Minjot et Saint Jacques, totalise 1 335 lits justifiant la présence de 6 250 médecins, personnels soignants et de soutien. Les deux établissements privés que sont la Polyclinique de Franche-Comté à BESANCON- Planoise (187 lits) et Saint Vincent à BESANCON-Tilleroyes (280 lits) complètent le dispositif hospitalier.

La ville de BESANCON dispose de trois vastes zones commerciales, énumérées selon leur ancienneté, la première 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 de la première citée laquelle nourrit toutefois des ambitions d'extension avec la desserte récente par le tramway et un projet de zone d'activités. 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 et l'hôtellerie.

Les activités professionnelles engendrent le déplacement journalier de très nombreux travailleurs de l'extérieur vers la ville mais également en moindre nombre de la ville vers la périphérie.

1.2.3. Existants urbanistiques et contraintes écologiques.

La ville de BESANCON devient définitivement française en 1668 avec la paix de Nimègue. Dès lors, elle se métamorphose car VAUBAN rénove et agrandit les fortifications de la Citadelle, élargit et procure une grande noblesse aux quais en bordure du Doubs, conçoit et aménage une ceinture de bastions qui protègent la tête du Pont Battant, exécute de grands travaux militaires et installe une forte garnison.

L'administration intelligente des Intendants au cours du 18^{ème} siècle marque une ère nouvelle d'activité architecturale. Une série d'églises jalonne le passage du style baroque (Saint François Xavier en 1688, Saint Maurice en 1714, Notre Dame en 1720) à la doctrine du classicisme (La Madeleine en 1784 ou Saint Pierre en 1786) ; La construction d'édifices civils conçus par des architectes locaux ou parisiens en renom parfait le décor (Hôpital Saint Jacques, Intendance actuellement Préfecture, Théâtre.....). L'aménagement de places, promenades et Jardins agrémentent les lieux.

L'urbanisation de BESANCON, longuement contenue à l'intérieur de la boucle du Doubs malgré de timides excursions, éclate irrésistiblement d'abord vers le lieu-dit Les Chaprais et la Butte à la faveur de la révolution industrielle du 19^{ème} siècle. Le mouvement d'extension progresse au début du 20^{ème} siècle et concerne le plateau qui court de Palente à Saint Ferjeux. A cette époque, divers villages et hameaux satellites en périphérie de la Cité, demeurent réellement isolés comme Saint Ferjeux, Velotte, Palente, Saint Claude ou Bregille. Le déclin de la vigne libère des terrains agricoles, crée une offre foncière et dessine le début de la périphérie urbaine. La banlieue progresse de manière spectaculaire entre 1930 et 1940 mais de vastes espaces demeurent encore non construits entre la ville centre et les écarts environnants, emprises utilisées souvent comme terrains de manœuvres par les militaires. Dès la fin de la deuxième guerre mondiale et jusqu'à la fin des années 1960, la forte poussée démographique résultant de la natalité élevée, de l'exode rural et de l'immigration accélère l'étalement de la ville. Cette période voit la construction de nombreux immeubles collectifs de grande hauteur et de pavillons individuels notamment aux lieux dits Montrapon, Fontaine Ecu, Palente, Montboucons, Observatoire, Bouloic, Grette, Viotte ou Chaprais. La

seconde moitié du 20^{ème} siècle voit la réalisation d'une véritable ville nouvelle à Planoise et la jonction progressive avec les villages et écarts environnants, jadis indépendants, qui affichent encore ce jour une architecture singulière des constructions et un esprit particulier des populations.

Ce lent développement de la ville de BESANCON au cours des siècles explique la richesse et la diversité de son patrimoine immobilier marqué par toutes les périodes de l'Histoire. La fulgurante expansion au cours du 20^{ème} siècle de la Cité antique vers des villages et hameaux existants explique la diversité de l'architecture, la présence nettement établie d'un esprit spécifique de la population dans les divers quartiers et le sur ou sous-équipement de certaines zones.

Il convient de noter que la ville de BESANCON possède un label « Ville d'Art et d'Histoire » depuis le 14 février 1986 et figure sur la liste du patrimoine mondial de l'U.N.E.S.C.O depuis le 7 février 2008.

Les communes périphériques, dans leur ensemble, durant les dernières décennies, se sont métamorphosées. Elles ont abandonné leur caractère rural pour devenir des bourgs, accueillant des activités industrielles, artisanales et commerciales diversifiées accompagnées d'une forte et rapide progression de la population. Il en résulte, pour chaque agglomération, un secteur ancien qui correspond au village historique encerclé de constructions nouvelles à l'architecture moderne. Elles vivent, dans leur ensemble, en parfaite symbiose avec le chef-lieu.

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

Tout d'abord la rivière le Doubs, traverse la ville 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 4400 km² et s'avère particulièrement capricieux. Il sort aisément de son lit, grossi par les pluies abondantes en altitude, la fonte des neiges et l'apport d'affluents de même nature. Ainsi le débit établi à 41 m3/seconde en période d'étiage atteint 1 430 m3/seconde en période de grande crue.

Le sous-sol éminemment karstique autorise des circulations souterraines rapides avec les conséquences qui en résultent lors de pollutions anthropiques. L'eau à destination de la consommation des habitants de BESANCON et des localités limitrophes AVANNE-AVENEY, BUSY, CHALEZEULE, CHENNECEY-BUILLON et RANCENAY provient de la source d'Arcier, de prélèvements dans la rivière La Loue à CHENNECEY-BUILLON et de captages à THISE (3 forages) et Forêt de Chailluz (4 forages).

Le territoire de la Communauté d'Agglomération en général et celui de la ville de BESANCON en particulier se trouvent impliqués dans un réseau « Natura 2000 » avec :

- ☞ 4 sites d'importance communautaire,
- ☞ 2 zones de protection spéciale,
- ☞ 17 arrêtés de biotope,
- ☞ 24 Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (Z.N.I.E.F.F.) de type I (4576 hectares et 2 de type II (937 hectares).

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (S.D.A.G.E.) recense 1 940 hectares de zones humides avec une attention particulière sur le complexe des Marais de Saône (600 hectares).

Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (S.R.C.A.E.) a été élaboré et approuvé par Arrêté Préfectoral n°2012.327.0003 signé par Monsieur le Préfet de Région le 22 novembre 2012.

L'élaboration du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (S.R.C.E.) a débuté le 3 février 2011. Le projet soumis a enquête publique du 30 mars au 30 avril 2015 inclus, se trouve en cours de finalisation avant approbation.

Un Plan Local de l'Habitat (P.L.H.) approuvé le 26 septembre 2013 par le Conseil communautaire, applicable sur la période du 2013/2018, épouse les limites territoriales de la Communauté d'Agglomération du Grand BESANCON.

Un Schéma de Cohérence Territoriale (S.C.O.T) dit « de l'agglomération bisontine », élaboré par un syndicat mixte, a été approuvé le 14 décembre 2011. Il compte 133 communes et couvre une superficie qui excède légèrement celle de la Communauté d'Agglomération du Grand BESANCON.

La ville de BESANCON dispose d'un Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.), applicable sur l'ensemble de son territoire, approuvé par le Conseil Municipal par délibération du 5 juillet 2007.

La Communauté d'Agglomération du Grand BESANCON, Autorité Organisatrice des Transports Urbains (A.O.T.U.), a arrêté un Plan des Déplacements Urbains (P.D.U.) le 12 février 2015.

Le Conseil communautaire de cette même Collectivité avait défini un Schéma Directeur des Transports en Commun en Site Propre par délibération du 16 décembre 2005, document affiné et planifié plus précisément le 18 décembre 2008. Ce document prévoit notamment :

- ☞ une ligne en site propre intégral du lieu-dit « Haut de Chazal » à l'ouest au lieu-dit « Les Marnières » commune de CHALEZEULE à l'ouest desservant la gare Viotte avec un matériel à forte capacité,
- ☞ des itinéraires de site propre pour autobus sur les axes Campus, Vauban et boulevard nord,
- ☞ une liaison ferroviaire nord (Gare Viotte / gare de BESANCON Franche-Comté T.G.V.) avec des haltes à BESANCON Portes de Vesoul, ECOLE VALENTIN ouverte le 3 septembre 2013 et MISEREY SALINES.

La ligne en site propre intégral Hauts de Chazal à l'ouest / Les Marnières à l'est, longueur 14 km, réalisée avec un tramway a été ouverte au public le 1^{er} septembre 2014.

Le projet de site propre entre la gare Viotte et le pôle Témis, pré-identifié dans le schéma directeur, confirmé dans les études d'opportunité et de faisabilité, a été partiellement concrétisé par anticipation en 2002 avec la mise en service du tronçon au cœur du Campus entre la Route de GRAY et la Rue de l'Observatoire et le pôle d'échanges de Témis.

1.3.Présentation détaillée des caractéristiques du projet.

Le projet, d'intérêt communautaire, consiste en la création d'une ligne de Transport en Commun en Site Propre (T.C.S.P.) entre la gare Viotte et le pôle Témis. Ce parcours appartient à la ligne n°3 du réseau urbain qui relie le Faubourg Rivotte au Pôle Témis ; il en constitue en réalité une section. Il intéresse des quartiers périphériques situés au nord-ouest de la boucle du Doubs soit :

- ☞ la partie nord du quartier historique Battant qui abrite entre autres le pôle multimodal de la gare Viotte mais également les vastes espaces verts des fortifications Vauban, parc aménagé et Jardin botanique,
- ☞ le vaste quartier mixte Montrapon/Montboucons à vocation résidentielle, universitaire et d'activités qui accueille de l'habitat mixte, des commerces de proximité, des équipements sportifs (Palais des sports, stade Léo Lagrange, piscine Mallarmé) la zone d'activités et de recherches d'intérêt communautaire Témis en plein essor.

Le linéaire débute gare Viotte à proximité immédiate de la halte terminus du Tramway ; il chemine Avenue de la Paix puis traverse la Place Maréchal Leclerc. Il emprunte ensuite la Rue Voirin, l'Avenue du 60^{ème} R.I. avant de franchir le Pont de la Gibelotte. Il poursuit par l'Avenue Léo Lagrange, sectionne à niveau le Boulevard Winston Churchill, utilise l'Avenue de l'Observatoire, la Rue Pierre Laplace, la Rue de l'Épitaphe, la Rue Gérard Manton et aboutit Avenue des Montboucons. Il présente plusieurs points difficiles, sujets d'achoppement, notamment la traverse de la Place Maréchal Leclerc, le passage supérieur de la voie ferrée BESANCON / DIJON par le Pont de la Gibelotte et l'intersection avec le Boulevard Winston Churchill. Il représente une longueur totale de 4 100 mètres dont 2 100 mètres en site propre intégral.

La réalisation de cet axe a été anticipée par diverses opérations ponctuelles comme :

- ☞ la création en 2002 d'une voie en site propre au cœur du Campus entre la Route de Gray et l'Avenue de l'Observatoire,
- ☞ la réalisation cette même année du pôle d'échanges Témis avec 2 voies en site propre et 18 quais,
- ☞ l'implantation en 2003 d'une borne escamotable interdisant le trafic de transit Avenue de l'Observatoire entre le Boulevard et la Voie de contournement nord,
- ☞ la prise en compte en 2008 des possibilités d'insertion d'une voie en site propre dans le cadre de la recomposition de l'Avenue Léo Lagrange,
- ☞ la construction en 2008 d'un site propre dans la Rue des Montboucons sens Témis/Boulevard et en 2009 dans la Rue Manton entre la Rue de l'Épitaphe et le pôle d'échanges Témis.

Le projet soumis à enquête publique s'inscrit naturellement dans une opération d'ensemble arrêtée par la Communauté d'agglomération dans le schéma directeur « Transport en commun en site propre » le 16 décembre 2005 dont la finalité consiste en la mise en œuvre d'un site propre entre la gare Viotte et le pôle Témis avec pour objectifs :

- ☞ se déplacer sans nuire à la santé,
- ☞ œuvrer pour l'inter-modalité et la cohérence de l'agglomération,
- ☞ coordonner les politiques urbaines et de déplacements,
- ☞ restaurer en ville le goût de la pratique de la marche et du vélo,
- ☞ offrir des transports collectifs et complémentaires,
- ☞ contribuer aux changements de comportement.

Le projet couvre ainsi un tracé d'une longueur totale de 4 100 mètres dont 2 100 mètres en site propre c'est-à-dire des voies affectées exclusivement aux transports en commun. Il s'appuie sur les infrastructures existantes avec :

- ☞ l'élargissement des chaussées sur une longueur de 2 000 mètres environ,
- ☞ l'exécution d'opérations d'entretien sur une longueur de 1 700 mètres,
- ☞ la réfection du Pont de la Gibelotte avec implantation d'une voie cyclable et l'aménagement d'un nouveau giratoire au nord du passage supérieur.

Il engendre la création de 11 stations dont 9 nouvelles repositionnées, accessibles aux personnes à mobilité réduite et construites selon le modèle utilisé pour le tramway.

Le linéaire a été retenu après étude de plusieurs variantes :

- ☞ une première avec emprunt de la Rue Midol, de la Chaussée de Montrapon et de la Rue Weiss,
- ☞ une seconde avec utilisation de l'Avenue de Montrapon et l'Avenue des Montboucons,
- ☞ une troisième par le jardin botanique,
- ☞ une quatrième avec une légère modification à l'intérieur du Campus.

Ces options possibles justifient une étude rapportée au dossier avec un bilan avantages/inconvénients qui explique le choix retenu par le Maître d'ouvrage.

Le projet se révèle ambitieux avec une fréquentation journalière attendue de 8 800 voyageurs, une fréquence de passages de 10 minutes en heures de pointe et 12 minutes en heures creuses, une amplitude horaire de 5 heures 30 (6 heures dimanches et jours fériés) à 24 heures, un temps de parcours de 16 minutes entre les deux terminus soit une vitesse commerciale moyenne de 18 km/heure.

Les caractéristiques des matériels roulants à mettre en service ne sont pas définies ; les autobus seraient choisis parmi les plus adaptés sur le parc existant ou futur. Toutefois, le linéaire et les autobus disposeraient d'une information dynamique dans les véhicules et les stations, d'une possibilité d'annonce vocale, d'un écran de lecture pour les voyageurs, de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

Les deux terminus (Viotte et Témis) correspondent à des pôles d'échanges qui autorisent l'interconnexion avec les lignes périurbaines et le réseau ferré. Les divers équipements, outre l'habitat, existants ou projetés, installés au long du linéaire génèrent de nombreux déplacements :

☞ *équipements existants :*

- ✓ palais des sports (4 200 places), complexe sportif de Montrapon, stade Léo Lagrange (11 500 places), piscine Mallarmé, gymnases Montboucons, Clémenceau et Brossolette, Jardin botanique, Université de Franche-Comté, Institut supérieur des beaux arts, Ecole Nationale Supérieure de Mécanique et des Microtechniques (E.N.S.E.M.M.), Institut des Techniques d'Ingénieur de l'Industrie de Franche-Comté (I.T.I.), Centre de formation des apprentis de l'industrie, lycées Jules Haag, Paris et Ledoux, Centre Régional des Œuvres Universitaires et Scolaires (C.R.O.U.S.), Centre international de la jeunesse,

☞ *équipements projetés :*

- ✓ espace Gare Viotte (250/300 logements et 22 000 m² de surface hors d'œuvre nette pour bureaux administratifs et secteur tertiaire), reconversion caserne Vauban (800 logements), projets immobiliers « les Allées Lagrange » (19 logements), « Montboucons » (130 logements), « domaine des Montboucons » (110 logements), « les Terrasses d'Hugo » (150 logements), densification et poursuite programme Témis (400 emplois à 2 ans, et 400 emplois à 6 ans), réhabilitation des quartiers Fontaine Ecu et ancienne Cité Weil.

Une enquête sur les déplacements urbains réalisée en 2004/2005 en partenariat avec l'I.N.S.E.E. fournit des données comportant une validité de 10 années. Elle démontre notamment un nombre de 650 000 déplacements journaliers dans le périmètre du grand BESANCON soit une moyenne de 4,9 déplacements/jour pour les personnes de la tranche d'âge 20 à 39 ans qui se déplacent le plus, notamment les actifs et les scolaires. Les transports en commun représentent une part modale de 12%. Il est patent que cette étude date quelque peu et que les indications fournies méritent une actualisation.

Le coût estimatif du projet s'élève à 15 000 000 € se répartissant comme suit :

- ☞ travaux et équipements du site : 13 380 000 €,
- ☞ études diverses : 310 000 €,
- ☞ études projet et maîtrise d'œuvre : 330 000 €
- ☞ frais de maîtrise d'ouvrage : 480 000 €
- ☞ acquisitions foncières : 500 000 €.

Dans le projet d'investissements financiers 2013/2017 voté en mars 2012, une somme de 10 016 200€ avait été inscrite en vue de la réalisation de cette opération. Le montant de la dépense pris en charge par la Communauté d'agglomération, a été réactualisé à la suite des études d'avant-projet. Il a été porté à 15 000 000 € par délibération du Conseil communautaire le 12 février 2015.

Il convient de noter que la déviation des réseaux incombe aux divers gestionnaires et concessionnaires. Le coût de l'élargissement du Pont de la Gibelotte, n'est pas compris dans ce budget. Il pourrait se situer approximativement à 2 500 000 €.

Le projet, eu égard au linéaire retenu, nécessite une mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la Ville de BESANCON approuvé le 5 juillet 2007. Il est en cohérence avec le Plan d'Aménagement et Développement Durable (P.A.D.D.) et avec les objectifs en matière de développement des transports en commun inscrits dans les orientations d'aménagement. Il nécessite par contre des ajouts, des substitutions et des modifications dans le document graphique et sur la liste des emplacements réservés. La mention « ER n°002 CAGB » permet d'identifier les nouveaux emplacements réservés proposés. La pièce G du dossier qui traite de cette problématique apporte les précisions utiles quant aux évolutions nécessaires du document d'urbanisme opposable.

La réalisation du transport en commun en site propre impose une procédure administrative qui permet au besoin l'expropriation et relève dudit Code, plus précisément des articles L 110-1, L 112-1, L 122-1 à L 122-7, R 111-1 à R 111-9 et R 112-1 à R 112-27. L'article L 122-5 de ce Code créé par Ordonnance n°2014-1345 du 6 novembre 2014 stipule notamment que toute Déclaration d'Utilité Publique (D.U.P.) non compatible avec les prescriptions d'un Schéma de Cohérence Territoriale (S.Co.T), d'un Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.) ou d'un Plan d'Occupation des Sols (P.O.S.) s'effectue, selon les conditions du Code de l'urbanisme, plus précisément les articles L 123-14 et L 123-14-2. Ces textes imposent une mise en compatibilité du document d'urbanisme non conforme, après enquête publique, conduite selon les dispositions des articles R 123-23-2 du Code de l'urbanisme et dans les formes prévues par le Chapitre III du titre II du livre 1^{er} du Code de l'environnement.

La double consultation, ouverte sur des sollicitations fondées, repose à mon sens sur des bases juridiques incontestables. Je me suis soucié constamment du respect de la lettre et de l'esprit des textes législatifs et réglementaires applicables en l'espèce.

1.4.Synthèse du chapitre n°1.

Monsieur le Président de la Communauté d'Agglomération du Grand BESANCON envisage la réalisation d'un Transport en Commun en Site Propre (T.C.S.P.) sur une section de la ligne 3 du réseau GINKO entre la Gare Viotte et le Pôle Témis. Ce projet, susceptible de nécessiter des expropriations d'autorité de propriétés immobilières privées, exige au préalable une déclaration d'utilité publique des travaux et simultanément une mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.) de la ville de BESANCON.

Le projet concerne une emprise indubitablement contrastée en tous domaines, qu'il s'agisse du relief, de l'architecture urbanistique, de la densité de la population, des activités industrielles, commerciales, universitaires, sportives ou scolaires et même de l'appartenance sociale des résidents. Le tracé recèle de nombreux projets de développement, aux deux terminus gare Viotte et pôle Témis mais également tout au long du linéaire avec des programmes de construction, réhabilitation ou reconversion. Ces perspectives contribuent à dynamiser cette zone et à conforter l'intérêt des transports en commun.

Le Transport en Commun en Site Propre (T.C.S.P.) gare Viotte/pôle Témis s'inscrit dans un plan d'ensemble. Il apparaît à nos yeux comme un complément nord/sud de la ligne tramway qui relie l'est à

l'ouest. Le linéaire, retenu parmi plusieurs variantes, ne revendique pas la perfection ; il comporte plusieurs points difficiles qui constituent autant de sujets d'achoppement.

La finalisation, l'approbation et l'exécution du projet incombent aux Elus de la Communauté d'agglomération de BESANCON. Il m'appartient, dans le respect des textes applicables en l'espèce, compte tenu de la diversité du territoire concerné, eu égard aux objectifs à atteindre, par une écoute attentive du public concerné et par une prise en compte rigoureuse de la finalité, de préciser si, à mon avis, le projet revêt ou non un caractère d'utilité publique. Mon jugement, dénué de tout esprit servile, mais nourri par les enjeux positifs et négatifs, respectueux des sollicitations exprimées et de la protection de l'environnement, contribue à éclairer l'Autorité appelée à statuer.

2 – DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

2.1. Désignation du Commissaire enquêteur.

J'ai été désigné par décision n°E 15 000 063/25 signée le 24 avril 2015 par Monsieur Eric KOLBERT, président du Tribunal administratif de BESANCON.

Disponible durant la période concernée, nullement concerné ou intéressé par le projet et convaincu de ma totale indépendance, j'avais préalablement et personnellement accepté la mission. J'ai d'ailleurs signé et retourné l'attestation par laquelle, je déclarais ne détenir aucun intérêt dans le projet soumis à enquête publique.

L'arrêté n°D.R.C.T.-B.R.E.E.P. – 2015 0513-001, signé le 13 mai 2015 par Monsieur le Préfet du Doubs fixe les modalités d'exécution de la mission arrêtées conjointement avec Madame Stéphanie BAUD en charge du dossier à la Préfecture du Doubs lors d'un entretien préalable.

2.2. Durée de l'enquête publique.

La durée de l'enquête publique, fixée initialement du lundi 8 juin 2015 au vendredi 17 juillet 2015, soit 40 jours consécutifs, n'a pas été prorogée. Une telle nécessité ne s'est pas manifestée et n'a pas été sollicitée.

2.3. Composition du dossier.

Le dossier soumis à la consultation du publique, déposé à l'accueil de la Communauté d'agglomération du Grand BESANCON (siège de l'enquête), au service urbanisme de la Mairie de BESANCON et par voie électronique, étalt composé ainsi qu'il suit :

Pièce n°1 :

Décision de désignation citée supra du Commissaire enquêteur par Monsieur le Président du Tribunal administratif,

Pièce n°2 :

Arrêté cité supra également de Monsieur le Préfet fixant les modalités d'exécution de l'enquête publique,

Pièce n°3 :

Dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et à la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme avec au sommaire l'objet de l'enquête et la mention des textes qui régissent la consultation (document A – 34 pages),

Pièce n°4 :

Plan de situation (document B – 3 pages),

Pièce n°5 :

Plan général des travaux (document C – 17 pages),

Pièce n°6 :

Notice explicative comprenant : contexte général de l'opération, diagnostic et perspectives d'évolution, objectifs de l'opération, choix du projet, présentation du projet, insertion du projet dans l'environnement, conditions d'exécution des travaux et calendrier prévisionnel, (document D – 74 pages),

Pièce n°7 :

Caractéristiques principales des ouvrages d'art les plus importants : les stations, le pont de la Gibelotte et les aménagements de voirie (document E – 16 pages),

Pièce n°8 :

Appréciation sommaire des dépenses (document F – 9 pages),

Pièce n°9 :

Dossier de mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme avec au sommaire : objet du dossier, cadre légal de la procédure et objet de l'enquête, présentation de l'opération, mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de BESANCON avec le projet de site propre de l'agglomération bisontine, modifications apportées, (document G – 65 pages),

Pièce n°10 :

Décision de l'Autorité environnementale relative à un examen au cas par cas, (document H – 12 pages),

Pièce n°11 :

Bilan de la concertation préalable dans son organisation et ses résultats, (document I – 8 pages),

Pièce n°12 :

Additif au dossier contenant les ajouts, modifications et précisions sollicitées lors de l'examen conjoint du projet le 5 mai 2015 par les Personnes Publiques Associées (P.P.A.) énumérées à l'article L 121-4 du Code de l'urbanisme en application de l'article L 123-14-2 dudit Code.

Pièce n°12 :

Registres d'enquête publique déposés au siège de la C.A.G.B. et en Mairie de BESANCON, cotés et paraphés par mes soins avant le début de la consultation soit le 18 mai 2015,

Pièce n°13 :

Exemplaires des journaux ayant publié les annonces légales inclus au dossier du siège de l'enquête.

Le dossier placé sous la responsabilité du Maître d'ouvrage a été concocté et finalisé par ses propres services techniques et juridiques.

J'ai apprécié la présentation ordonnée, claire et précise du projet, développée en plusieurs volumes spécifiques, parfaitement identifiés. J'ai reçu de très rares doléances quant à la lisibilité et la précision des

documents graphiques. Ces difficultés, souvent rencontrées parmi le grand public peu accoutumé à la lecture de ce type de plans, n'entachent en aucun cas la qualité du dossier qui par ailleurs renfermait les pièces énumérées aux articles R 112-4 du Code de l'expropriation, R 123-8 du Code de l'environnement et L 123-14-2 du Code de l'urbanisme.

2.4. Concertation préalable.

La concertation, préalable prévue aux articles L 300-2 et R 300-1 du Code de l'urbanisme, a été ouverte par Arrêté n°2013-0272 en date du 13 septembre 2013 de Monsieur le Président de la Communauté d'Agglomération. Elle s'est déroulée du 30 septembre 2013 au 8 novembre 2013 avec un dossier mis à la disposition du public et un registre destiné à recueillir les observations. Le projet a été présenté lors de quatre réunions :

- le mardi 1^{er} octobre 2013 à BESANCON, salle Battant,
- le mardi 8 octobre 2013, à BESANCON, salle V.I.P. du Palais des Sports,
- le mardi 15 octobre 2013 à BESANCON, centre international de séjour,
- le mardi 22 octobre 2013 à ECOLE-VALENTIN, centre d'activités et de loisirs.

Ces séances ont réuni globalement environ 40 personnes seulement ; cette participation, certes modeste, a néanmoins débouché sur une certaine richesse des échanges sans omettre l'expression de quelques avis au registre prévu à cet effet. Le Conseil communautaire de la Communauté d'agglomération du grand BESANCON, réuni le 19 décembre 2013, dans une délibération approuvée à l'unanimité des 110 membres présents, après avoir établi le bilan de la concertation et étudié les observations formulées, s'est prononcée favorablement sur cette phase d'échanges, a décidé la poursuite du projet et autorisé Monsieur le Président à finaliser les dossiers relatifs aux diverses procédures administratives.

Il convient de noter qu'une ultime réunion de présentation du projet avant l'ouverture de l'enquête publique, s'est déroulée le mardi 2 juin 2015 à BESANCON, salle V.I.P. du palais des Sports. J'ai assisté discrètement à cette séance qui s'est déroulée de 19 heures 30 à 22 heures devant une assistance de 130 personnes environ. Le projet rapidement mais précisément explicité, les personnes présentes ont bénéficié de la possibilité, par le biais de questions, de solliciter les éclaircissements souhaités. Cette réunion publique d'information, très animée, a conservé une ambiance paisible ; elle s'est révélée studieuse et bénéfique.

2.4. Reconnaissance des lieux et quête de renseignements.

J'ai exprimé au Maître d'ouvrage mon désir de bénéficier d'une présentation orale du projet suivie d'une visite du tracé. Ma demande a été honorée le mardi 26 mai 2015 de 15 heures à 17 heures. La séance a été animée par :

- Madame Christelle BAUD, chargée de mission « foncier et sujets administratifs »,
- Monsieur Hervé GIRARDOT, responsable technique du projet,
- Monsieur François JOSSE, Directeur du département « transports, aménagement et patrimoine »

à la Communauté d'agglomération.

J'ai bénéficié à cette occasion d'une excellente et complète présentation théorique suivie d'une visite sur le terrain avec des arrêts formateurs aux divers points névralgiques. J'ai obtenu à cette occasion toutes les explications souhaitées et des réponses claires et précises aux questions posées.

Le vendredi 31 juillet 2015, à 11 heures 15, à ma demande et en compagnie de Madame Célia CHAUSSALET attachée au service urbanisme de la ville de BESANCON et de Monsieur Pascal GUDFIN en charge du projet à la Communauté d'agglomération, j'ai visité la caserne Vauban, objet d'un projet de

reconversion. Je me suis intéressé en particulier au bâtiment de l'ancienne infirmerie de cette enceinte militaire désaffectée. En effet, d'aucuns s'interrogent sur le fait que l'emprise supplémentaire nécessaire au transport en commun en site propre Rue Voirin n'est pas prélevée sur cette caserne actuellement propriété de la ville de BESANCON. J'ai ainsi obtenu des informations utiles sur cet édifice et sur la géologie du sol de son emprise.

2.6. Mesures de publicité.

2.6.1. Annonces légales.

L'avis d'enquête publique a été publié à la rubrique « annonces légales » de :

- ✓ L'EST REPUBLICAIN, n°41 658 du jeudi 21 mai 2015, éditions du Doubs, Haut Doubs et Pays de MONTBELIARD (1^{ère} insertion) et n°41 675 du lundi 8 juin 2015 (2^{ème} insertion),
- ✓ La TERRE de chez NOUS, n°3592 du vendredi 22 mai 2015 (1^{ère} insertion) et n°3595 du vendredi 12 juin 2015 (2^{ème} insertion).

Ce quotidien et cet hebdomadaire, outre un nombre conséquent d'abonnés, sont disponibles en kiosques et magasins de presse.

2.6.2. Affichage de l'avis d'enquête.

J'ai vérifié et constaté l'affichage de l'avis d'enquête à l'accueil de la Communauté d'agglomération et à l'Hôtel de ville de BESANCON le 26 mai 2015 puis lors des permanences effectuées. Il était présent et visible de l'espace public. Il existait également tout au long du linéaire sous formes d'affiches, particulièrement visibles, format A2, conformes aux prescriptions de l'Arrêté du 24 avril 2012.

2.6.3. Autres mesures supplémentaires.

J'ai noté la parution d'un article sous le titre « Enquête publique T.C.S.P. Viotte- Témis, donnez votre avis..... » en page 8 du magazine « Grand BESANCON », n°69, mai/juin 2015. Ce document diffusé par le Maître d'ouvrage est déposé dans les boîtes à lettres des habitants relevant de la Communauté d'agglomération.

Un article sur le quotidien « L'Est Républicain » traitait du projet et annonçait la réunion publique du 2 juin 2015, salle V.I.P. du Palais des sports et l'ouverture de l'enquête publique le 8 juin 2015.

2.6.4. Mise à disposition du dossier.

Le dossier complet d'enquête publique était consultable à l'accueil du siège de la Communauté d'agglomération de BESANCON et au service de l'urbanisme de l'Hôtel de ville. Il était également exploitable sur le site www.grandbesancon.fr/tcsp lequel a reçu 350 visites à ce sujet.

Le public avait, comme à l'accoutumée, la faculté de formuler ses observations sous forme manuscrite directement sur un registre d'enquête et par correspondance déposée au siège de la Communauté d'agglomération, à l'Hôtel de ville ou adressée au Commissaire enquêteur. Il lui était également offert la possibilité de s'exprimer par courrier électronique par le biais d'une adresse dédiée à savoir « tcsp@grandbesancon.fr ». Les courriers ainsi acheminés étaient immédiatement imprimés et insérés au registre d'enquête déposé à la Communauté d'agglomération, siège de la consultation.

En conséquence, les personnes intéressées étaient en mesure de consulter le dossier mis en ligne et de transmettre leur avis sans avoir à se déplacer.

2.7. Permanences du Commissaire enquêteur.

Je me suis tenu à la disposition du public, dans une salle indépendante, confortable, utilement signalée et accessible aux personnes à mobilité réduite :

- ☞ mercredi 17 juin 2015, de 15 heures à 18 heures, à l'accueil de la Communauté d'agglomération,
- ☞ samedi 27 juin 2015, de 9 heures à 12 heures, salle Jean Minjoz, 6 Rue Mégevand à BESANCON,
- ☞ vendredi 3 juillet 2015 de 15 heures à 18 heures, service de l'urbanisme à la Mairie BESANCON,
- ☞ vendredi 17 juillet 2015, de 14 heures à 17 heures, service de l'urbanisme à la Mairie à BESANCON.

Ces permanences ont permis une libre exploitation du dossier, une obtention aisée de précisions et la formulation d'observations en toute quiétude et confidentialité.

2.8. Réunion publique d'information et d'échange.

Je n'ai reçu aucune demande formelle en ce sens et le besoin n'étant nullement avéré, je n'ai pas organisé de réunion publique d'information et d'échange.

2.9. Formalités de clôture.

Le vendredi 17 juillet 2015 à 17 heures, terme de l'enquête, en permanence à l'Hôtel de ville de BESANCON, j'ai clos le registre d'enquête déposé en ce lieu et emporté les pièces nécessaires à la rédaction des documents à établir à la suite. Madame Aurélie JOSEPH, chargée de mission à la Communauté d'agglomération, ce même jour à 17 heures 15, m'a remis en Mairie de BESANCON le registre d'enquête et les pièces annexées du siège de l'enquête. J'ai sur le champ procédé à la clôture du deuxième registre.

2.10. Synthèse du chapitre n°2.

L'enquête publique s'est déroulée conformément aux indications publiées avec la mise à disposition en deux lieux différents d'un dossier relativement volumineux, réglementaire et complet, aisément lisible et compréhensible, y compris par des personnes non averties.

L'information a été diffusée convenablement à mon sens et de toute manière conformément aux obligations réglementaires.

Le public a incontestablement bénéficié de facilités pour se renseigner et s'exprimer par une plage très large des horaires d'ouverture de l'accueil à la Communauté d'agglomération, du service de l'urbanisme à l'Hôtel de ville, par un éventail étoffé de mes permanences et par la voie électronique.

La consultation n'a suscité aucune polémique, aucune passion exacerbée ; elle a conservé un climat parfaitement serein et une indéniable liberté d'expression. Elle n'a été entachée à ma connaissance par aucun incident ou dysfonctionnement.

3 – RECUEIL ET ANALYSE DES OBSERVATIONS

3.1. Bilan de l'enquête publique.

Le bilan comptable, à l'issue de la consultation, s'établit ainsi qu'il suit :

- ☞ Sièges de la Communauté d'agglomération : 11 observations soit 1 texte manuscrit, 5 correspondances déposées ou adressées et 5 courriers électroniques,
- ☞ Mairie de BESANCON : 12 observations soit 7 textes manuscrits, 5 correspondances déposées ou adressées et 0 courrier électronique.

La participation atteint en conséquence 23 observations soit 8 textes manuscrits, 10 correspondances déposées ou adressées et 5 courriers électroniques.

3.2. Contribution des Personnes publiques Associées et avis de l'Autorité environnementale.

3.2.1. Personnes Publiques Associées.

Les personnes publiques associées, représentants de la D.R.E.A.L., D.D.T, Département du Doubs, Ville de BESANCON, ont procédé à un examen conjoint du projet. Elles ont formulé diverses remarques qui ont justifié l'adjonction d'un additif au dossier qui répondait aux sollicitations :

- ☞ localisation sur une carte des sites Natura 2000 vis-à-vis du site propre,
- ☞ précision rappelant que le projet n'est pas soumis à étude d'impact en vertu de l'Arrêté préfectoral Ae-2015-000 303 du 15 janvier 2015 (examen au cas par cas),
- ☞ continuité des pistes cyclables,
- ☞ ajout stipulant que la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme ne s'appliquait pas aux Plans de Sauvegarde et de Mise en Valeur (P.S.M.V.),
- ☞ impact du projet sur les orientations d'aménagement,
- ☞ description des travaux de démolition de deux dépendances de bien bâtis et de deux maisons.

Commentaires du Commissaire enquêteur.

Les remarques formulées par les Personnes Publiques Associées portent essentiellement sur la forme. Elles traduisent des imprécisions ou absences. Elles sont à mon sens fondées. Les corrections ont été apportées avant le début de la consultation sous forme d'un additif de 7 feuillets mis à la disposition du public. Ce document conforte la clarté et aide à la compréhension de certains sujets traités dans le dossier. Il répond parfaitement aux attentes exprimées.

3.2.2. Avis de l'Autorité environnementale ;

Monsieur Jean-Marie CARTEIRAC, directeur régional de la D.R.E.A.L., agissant par délégation du Préfet de la Région Franche-Comté, par Arrêté n°Ae-2015-000 303 du 15 janvier 2015, considérant :

- ☞ la nature du projet,
- ☞ la localisation du projet,
- ☞ les impacts non notables du projet sur le milieu résultant de l'absence de création de voie nouvelle, du report de l'élargissement du Pont de la Gibelotte, de l'amélioration éventuelle du traitement des eaux pluviales, des faibles nuisances sonores à attendre eu égard à l'existence du plan de prévention du bruit, des améliorations engendrées par rapport à la situation actuelle dans le domaine de la promotion des transports en commun,

décide que le projet de transport en commun en site propre n'est pas soumis à étude d'impact.

Commentaire du Commissaire enquêteur.

Le partage l'avis émis par l'Autorité environnementale étayé par une argumentation réaliste.

3.3. Notification des observations par procès-verbal au Maître d'ouvrage.

J'ai rédigé un procès-verbal de synthèse des observations comptant 14 pages que j'ai remis en mains propres au porteur du projet dans les locaux de la Communauté d'agglomération le mardi 21 juillet 2015 à 16 heures 30. Ce procès-verbal était abondé par une copie de toutes les observations formulées à la date de clôture de la consultation.

3.4. Mémoire en réponse du Maître d'ouvrage.

Le Maître d'ouvrage nous a transmis un mémoire en réponse par voie électronique le 29 juillet 2015 à 17 heures suivi d'un envoi version « papier » reçu le 31 juillet 2015. Ce document, comptant 22 pages, apporte des réponses claires aux observations formulées et aux questions posées. Monsieur Michel LOYAT, 2^{ème} vice-président délégué aux transports, dans sa lettre d'accompagnement, souligne sa préoccupation d'explicitier des éléments figurant au dossier, d'apporter des compléments, de préciser les ajustements au projet que la Communauté d'agglomération pourrait apporter ou les moyens qu'elle pourrait mettre en œuvre à cette fin.

3.5. Analyse des observations.

Nous nous livrons, dans un premier temps, à une courte synthèse chronologique des observations formulées au siège de l'enquête publique et à l'Hôtel de ville de BESANCON ; elle est suivie de la réponse faite par le Maître d'ouvrage et des commentaires du Commissaire enquêteur. Puis, dans un deuxième temps, selon le même processus, nous transcrivons quatre questions posées à la suite des observations dans le procès-verbal adressé.

1°)- Examen des observations formulées au siège de l'enquête. (Bureaux CAGB).

Observation n°1.

Mademoiselle Virginie BIGEARD, dans un courrier électronique du 9 juin 2015 constate, à la lecture dossier, que les places de stationnement gratuit au droit des n°5, 6 et 7 Cité de l'Observatoire seront supprimées pour élargissement de la chaussée et facilitation de l'accès aux riverains. Elle s'interroge sur la possibilité de délivrer une compensation durant et après les travaux à l'arrière du bâtiment par l'aménagement d'une aire actuellement inutilisée qui offrirait la possibilité d'un accès à partir de la Rue Kepler ou la Rue de l'Épitaphe.

Elle sollicite, dans la mesure du possible un aménagement horaire des travaux afin que soient évités les week-ends ainsi que les mois de juillet et août.

Elle demande également en vue de faciliter l'accès au n°15 pour les usagers à proximité et en prévision des perturbations sur la ligne n°3 de maintenir l'arrêt Kepler dans les deux sens et d'ajouter si possible des autobus plus réguliers.

Réponse du Maître d'ouvrage.

Sur ce secteur, l'opération nécessite d'acquérir des emprises de 124 M² et de 82 M² et implique la suppression de stationnements existants en pied d'immeuble. Dans le cadre des contacts pris avec les

riverains du projet et notamment la Société NEOLIA, propriétaire des collectifs sis 1 à 4 et 5, 6, 7 Cité de l'Observatoire, la suppression des places de stationnement a été abordée et des solutions de compensation sur le site sont en cours d'étude. Ainsi, de nouvelles places de parking pourraient être créées sur certains espaces disponibles au cœur même de la cité. Un projet d'aménagement sera soumis à NEOLIA.

Concernant l'organisation des travaux, les amplitudes de travail respecteront les différentes réglementations. Il n'est pas prévu que les chantiers soient actifs durant les week-ends, sauf pour des interventions exceptionnelles dans le but de profiter des conditions de circulation moins difficiles durant ces périodes. Les travaux auront également lieu pendant les mois de juillet et août, périodes favorables vis-à-vis des perturbations de circulation.

Pour la circulation des bus durant les travaux, toutes les dispositions seront prises pour maintenir le service aux usagers des transports en commun, chaque phasage de travaux sera notamment étudié avec l'exploitant du réseau de bus de façon à prendre en compte les contraintes de fonctionnement des différentes lignes de bus. La ligne 15 existante, avec l'arrêt Kepler, devrait ainsi être une alternative intéressante.

Commentaire du Commissaire enquêteur.

La surface totale prélevée de 206 M² (124 + 82) reste modeste et correspond au stationnement d'une quinzaine de voitures particulières. Le Maître d'ouvrage affiche sa volonté de rechercher une solution compensatrice. J'espère un aboutissement favorable des investigations conduites avec le propriétaire, interlocuteur idoine en la matière.

La réglementation relative aux bruits annihile le risque de nuisances sonores pénibles à supporter. Il est patent que les mois de juillet et août constituent une période favorable aux travaux car, la circulation, indubitablement se révèle moins dense.

La continuité du service public sera assurée bien évidemment avec sans doute des adaptations provisoires qui perturbent indéniablement les usagers.

Je ne doute pas que le Maître d'ouvrage utilisera les retours d'expériences des travaux du tramway pour amoindrir encore les incidences négatives des travaux sur la quiétude et les déplacements des habitants.

Observation n°2.

Monsieur Jean-Philippe MULLER dans un courrier électronique du 15 juin 2015, aborde divers points.

Il exprime sa satisfaction de la décision des Autorités de créer un T.C.S.P. reliant Témis à la Viotte. Toutefois il s'interroge sérieusement sur les solutions techniques envisagées afin de garantir la fluidité du trafic.

Il note les limites de l'étude et demande notamment que lui soient expliqués les aménagements prévus sur l'Avenue Léo LAGRANGE ; une coupe du projet en C-C' laisse apparaître une emprise de 19 mètres au droit des n°5 et n°8 de cette Avenue. Comment une telle largeur sera acquise à hauteur du n°13,

Il précise que cette emprise de 19 mètres est ressentie comme une valeur minimale sachant que les voies de circulation des véhicules exigent une largeur de 2,60 mètres, il s'interroge sur le mode opératoire au niveau de la Rue Albert METIN et redoute des expropriations avec démolition de bâtiments privés dans le cadre du chapitre « Travaux préliminaires ». Il souhaite connaître au besoin la liste des parcelles concernées.

Il s'interroge sur l'opportunité de créer un sens unique de circulation est/ouest en complément de la Rue Trépillot en mesure de répondre aux besoins dans le sens ouest – est ; une telle disposition lui apparaît plus judicieuse.

Enfin, le signataire communique une question très importante à savoir si les aménagements réalisés pour des autobus seront en mesure de constituer à terme des voies affectées au tramway sans impacter une seconde fois les emprises une première fois réaménagées.

Réponse du Maître d'ouvrage.

La nouvelle voirie intégrant les voies en site propre, le maintien des voies de circulation automobile, des bandes cyclables et des cheminements piétons est conçue dans le respect des prescriptions techniques habituelles avec le souci de concilier à la fois la sécurité des différents usagers, la fonctionnalité et le confort des différents espaces dédiés ainsi que les contraintes spécifiques rencontrées localement conduisant à une largeur optimisée qui peut varier légèrement du fait de la présence du bâti, de carrefours, de traversées piétons, de stations, de virages....

Ainsi, au droit des n°5 et 8 de l'Avenue Léo Lagrange, une étude fine a conduit à préférer un resserrement très ponctuel pour éviter des démolitions et l'emprise de 19 mètres linéaires permet bien d'aménager la nouvelle voirie avec des largeurs de voies, de bandes cyclables et de trottoirs suffisantes bien qu'un peu plus faibles qu'ailleurs.

Au droit du n°13, la démolition de la construction existante sera nécessaire. Cette parcelle ayant été acquise par la ville de BESANCON depuis quelques années, il n'y a pas besoin de recourir à une expropriation. Des expropriations sont envisagées ailleurs pour acquérir les emprises nécessaires, si les négociations avec les propriétaires concernés n'aboutissent pas.

Le déroulement de l'enquête parcellaire relative au projet a été sollicité auprès du Préfet du Doubs le 23 juin 2015 et devrait se dérouler au mois de septembre 2015.

Sur les sens de circulation ouest-est, la réalisation du nouveau carrefour giratoire au nord du Pont de la Gibelotte donnera la possibilité de générer un nouvel axe de trafic à cet effet.

Enfin, sur l'évolution possible du site propre en voie tramway, les emprises seront suffisantes pour aménager ce type d'infrastructure. Néanmoins, dans un tel cas, cela nécessitera très probablement des interventions sur les réseaux et la structure de la voie.

Commentaire du Commissaire enquêteur.

Le Maître d'ouvrage répond aux attentes du signataire de l'observation qui en préambule exprime sa satisfaction quant à la décision des Autorités de réaliser un site propre. L'élaboration d'un tel projet résulte de divers compromis tels que la sécurité et le confort des divers usagers, l'efficacité du transport en commun mais également le coût, le respect de la propriété privée, sans que cette liste ne s'avère exhaustive. Il m'apparaît que les concepteurs ont œuvré dans le respect des divers facteurs déterminants.

Observation n°3.

Monsieur Alexandre COGNEAU, dans un courrier électronique daté du 18 juin 2015 formule plusieurs remarques.

Il redoute que, sur la Place Leclerc, l'aménagement d'un carrefour non dénivelé interdise certains mouvements comme par exemple l'accès à la Rue Richebourg en provenance de la Rue de Vesoul ou de la

gare Viotte actuellement possible via la Rue de la Paix et la Place Leclerc. Il observe que, dans l'aménagement proposé aucun « tourne à gauche » n'est possible. Il constate l'impossibilité d'utiliser le chemin du Fort Griffon pour rejoindre ladite Rue lors des livraisons notamment. Il demande quelles seront les propositions faites sachant que les Services départementaux doivent accéder au Fort Griffon.

Il note que sur le Pont de la Gibelotte, les piétons et cyclistes ne bénéficieront pas de la sécurité attendue. Il regrette les « passages piétons » implantés à trop courte distance des giratoires ce qui engendre deux conséquences à savoir le sectionnement du passage pour le flux automobile ou pour les piétons.

Il conclut en rappelant que les giratoires se révèlent sources d'accidents pour les cyclistes. Il invite à l'étude des conclusions du « CEREMA » à ce sujet.

Réponse du Maître d'ouvrage.

Les remarques concernent essentiellement l'aménagement et l'accessibilité du secteur de l'Avenue Edgar Faure (Rue Richebourg, Fort Griffon) qui n'est pas dans le périmètre du projet de T.C.S.P. ne fait pas l'objet de modifications. Les mouvements entre l'Avenue Edgar Faure, la Place Leclerc et l'Avenue Siffert resteront possibles comme actuellement.

Sur le Pont de la Gibelotte, les piétons et cyclistes disposeront de la voie verte qui est isolée de la voie de circulation VP par une bordure de 14 cm de haut permettant de la sécuriser et de l'isoler.

La conception des giratoires et le positionnement des passages piétons se font avec un souci de sécurité, dans le respect des prescriptions techniques habituelles et des contraintes de site rencontrées au cas par cas. De part et d'autre du Pont de la Gibelotte, la sécurité des cheminements cyclistes et piétons est prévue ainsi :

- ☞ les passages piétons seront implantés au plus près des giratoires de manière à éviter des détours inconfortables pour les piétons et qui sont sources de non respect de l'aménagement (traversées hors des passages protégés),
- ☞ des îlots refuges seront créés pour que les piétons qui n'auraient pas le temps de traverser d'un seul coup puissent attendre le prochain feu vert en toute sécurité,
- ☞ les cycles bénéficient d'un aménagement continu, constitué soit de voie verte (3 à 4 m de gabarit) soit de bandes cyclables (1,20 à 1,50 m de large).

Commentaire du Commissaire enquêteur.

Je conçois parfaitement que les aménagements réalisés dans le respect des préconisations techniques souffrent des contraintes de terrain. J'observe que le Maître d'ouvrage, dans ses réponses, atteste de sa préoccupation de la sécurité et du confort des piétons et des cyclistes. La satisfaction de ces deux éléments favorise le recours aux modes doux de déplacement.

Observation n°4.

Monsieur David MABILLEAU, dans un courrier électronique daté du 18 juin 2015 s'inquiète de la desserte de la Clinique Saint Vincent et demande quelles seront les extensions possibles.

Réponse du Maître d'ouvrage.

La desserte de la Clinique Saint Vincent sera identique à celle d'aujourd'hui, à savoir qu'en journée, elle est assurée par la ligne n°10 à destination des Tilleroyes, la ligne n°3 assurant la desserte en soirée et le dimanche par l'adjonction d'un « tiroir » sur le tracé habituel.

A noter que la ligne n°10 va fortement évoluer à la rentrée de septembre 2015. Cette ligne actuellement terminus à Chamars va assurer désormais la desserte du cœur de la Boucle et rejoindre, à l'est, les Orchamps et Palente ZI, reprenant ainsi l'ensemble de l'itinéraire des lignes 10 et 12 actuelles plus le cœur de la Boucle. La clinique Saint Vincent sera donc accessible par cette ligne depuis le centre-ville et l'est de BESANCON.

Commentaire du Commissaire enquêteur.

La réponse apportée est de nature à rassurer le signataire de l'observation. Je note avec satisfaction la future amélioration de la desserte de la Clinique Saint Vincent qui draine de nombreux visiteurs et n'offre que du stationnement limité.

Observation n°5.

Monsieur Manuel(?).....chargé du développement à l'Amicale Cycliste Bisontine, dans une correspondance du 8 juin 2015, signale le changement de l'adresse électronique de l'Association. Il rappelle que lors de la réunion publique du 2 juin 2015, il a été indiqué que la voie centrale affectée aux Bus serait protégée par une bordure et il espère que la voie verte bénéficiera également d'une protection car ce nouvel itinéraire reliera aisément au Centre ville à la « vélo route ».

Le signataire saisit l'occasion pour indiquer que les cyclistes profitent largement de la « vélo route » qui offre une qualité de revêtement intéressante à l'exclusion d'une section, longue de 500 mètres, à l'entrée de l'agglomération de CHALEZE. Le mauvais état de la chaussée a été cause d'un accident par chute d'un enfant au passage d'un trou.

Réponse du Maître d'ouvrage.

La voie verte située Avenue de la Paix, Rue Volrin et Avenue du 60^{ème} R.I est isolée de la voie de circulation VP par une bordure de 14 cm de haut et par des aménagements de type végétal notamment, permettant de la sécuriser et de l'isoler.

Les remarques au sujet de la « vélo-route » concernent le Conseil départemental du Doubs auquel elles seront communiquées.

Commentaire du Commissaire enquêteur.

Les aménagements prévus représentent une barrière protectrice efficace complétée par un aménagement végétal.

Je souhaite que le Conseil départemental du Doubs intervienne rapidement à CHALEZE avant la survenue d'une nouvelle chute.

Observation n°6.

Monsieur Quentin COUSSIRAT, dans un courrier électronique daté du 30 juin 2015, indique qu'il appartient à « l'Association Vélo Campus ». Il formule une remarque concernant l'organisation des voies de circulation plus particulièrement des voies cyclables. Il demande pour quelles raisons, elles ne sont pas regroupées avec celles réservées aux bus. Cette formule libérerait de la place pour les piétons et la cohabitation cyclistes/bus est, à tous sens, tout à fait possible.

Réponse du Maître d'ouvrage.

L'utilisation de la voie bus par les cycles n'est pas souhaitable pour des problématiques d'insertion et de sécurité à savoir :

- la voie bus étant située en partie centrale, la présence de cycles sur cette voie nécessiterait, pour la quitter ou y accéder, de cisailer les voies de circulation automobile lors des changements de direction ce qui est très accidentogène,
- les cycles sur la voie bus ne peuvent pas être gérés au droit des carrefours où la priorité est donnée aux bus. Ils ne sont pas détectés et leur prise en compte éventuelle dans le cadre du phasage des feux aurait de plus un impact sur la fluidité du trafic routier,
- l'accès à la voie bus à certains carrefours modifiés, notamment Avenue Léo Lagrange, n'est pas possible.

Commentaire du Commissaire enquêteur.

La cohabitation des bus et des cycles sur une même voie est à proscrire pour les motifs dûment explicités par le Maître d'ouvrage. Les arguments développés suffisent à démontrer la dangerosité et les conséquences néfastes sur la fluidité du trafic d'une telle pratique.

Observation n°7.

Madame Christine ANDRE, gérante du bar-tabacs « le Gaffiot » à BESANCON précise que lors de la réunion publique du 2 juin 2015, il lui a été conseillé de contacter le Commissaire enquêteur en vue de l'obtention d'aménagements spécifiques aux fins de moins souffrir durant la période de travaux.

Les commerçants du secteur souhaitent la mise en œuvre d'une signalétique provisoire adaptée durant les travaux susceptible de devenir définitive à l'issue. Ils aspirent à être consultés lors des différentes phases de déviation afin de connaître les projets du Maître d'ouvrage et communiquer leur avis puis au besoin s'organiser en conséquence.

Les commerçants impactés à travers la signalétique mise en place trouveront dans ces panneaux la réponse du maître d'ouvrage à leurs inquiétudes. Ils sont créateurs de liens de rencontres dans un quartier de classe moyenne où les effets de la crise se ressentent à tous les niveaux.

Réponse du Maître d'ouvrage.

D'une manière générale, pour l'organisation des travaux de ce projet, le Maître d'ouvrage envisage de mettre en œuvre différentes actions destinées aux riverains et activités qui pourraient être impactés. Ainsi seront prévus :

- des réunions d'informations régulières destinées principalement à ce public : elles permettront de préciser les différentes phases de travaux par quartier ou tronçon avec les impacts éventuels sur les circulations,
- des lettres d'informations à fréquence régulière sur l'organisation des travaux, les modifications de circulation....
- un médiateur de travaux sera chargé de la relation avec les riverains et les commerces. Il fera remonter leurs demandes, leurs contraintes aux entreprises de façon à adapter si possible l'organisation de certaines phases de travaux,

-une signalisation directionnelle spécifique en phase de travaux, de façon à faciliter l'accès des usagers aux différentes activités présentes le long du tracé.

Commentaire du Commissaire enquêteur.

Le Maître d'ouvrage dispose d'une réelle expérience en la matière. Les mesures envisagées sont de nature à alléger les nuisances des chantiers sous réserve d'un dialogue constant entre les divers partenaires (Maître d'ouvrage, entreprises, usagers, habitants, commerçants....) et du recours à tous les vecteurs de communication à disposition (contacts directs, courriers, réunions d'informations, presse régionale et locale, télévision régionale, radios locales, affichage sur sites concernés, panneaux à messages variables....)

Observation n°8.

L'Association Vélo BESANCON, siège 3 Rue du Beauregard à BESANCON, dans un courrier de trois pages sous la signature de Monsieur Thomas HENRY daté du 15 juillet 2015, communique ses remarques globales relatives au projet. Elle relève 3 gros défauts sur le parcours en général Gare/Témis, défauts qui devront être corrigés :

- 1°)-le double changement de côté sur une distance de 100 mètres, Avenue de la Paix,
- 2°)-les raccordements avec les trajets cyclistes autres que Témis,
- 3°)-les deux ronds points de la Gibelotte.

Le signataire explicite ensuite les constatations effectuées de manière détaillée qui portent successivement sur les points : Gare Viotte, Avenue de la Paix, Place Leclerc, Rue Voirin, Rond point Gibelotte, Rond point Trépillot, Avenue Léo Lagrange, Avenue de l'Observatoire. Il énumère, après une analyse exhaustive et affinée du linéaire, les anomalies constatées et il sollicite les corrections souhaitées. Il souligne, à la lumière de l'expérience des Membres de l'Association, pratiquants réguliers du cyclisme, la dangerosité de certains aménagements projetés.

Réponse du Maître d'ouvrage.

Il est pris note avec attention des remarques formulées. Le projet s'efforce, dans un environnement urbain contraint, avec un bâti dense et la présence d'infrastructures et équipements importants, de concevoir des aménagements assurant une bonne continuité de la circulation cyclable. Toutefois, comme déjà pratiqué sur d'autres projets, la C.A.G.B. organisera une rencontre avec les représentants de cette association, le Maître d'œuvre et le spécialiste « cycle » de la Ville de BESANCON afin d'analyser les différentes anomalies évoquées et d'étudier les ajustements qui, dans la mesure du possible, permettraient d'avoir des aménagements plus satisfaisants.

Commentaire du Commissaire enquêteur.

Je ne doute pas de la réalité des difficultés pour atteindre une solution idéale. Toutefois, je considère très judicieuse la volonté de s'entourer de personnes averties en la matière pour éviter les erreurs et tendre vers la meilleure formule possible.

Observation n°9.

Monsieur Patrick TOULLEC-MERTEN, demeurant 11 Rue Voirin à BESANCON, membre du Conseil syndical de l'immeuble « Les Hauts de la Boucle », sans être spécialement mandaté par les autres copropriétaires mais ayant entendu de leur part des craintes, dans un texte manuscrit, demande une attention toute particulière sur les difficultés à l'accès des immeubles 5 à 11 Rue Voirin. En effet, les occupants de ces

bâtiments se heurtent déjà au flot de véhicules retenus par les feux de circulation Place Leclerc et ce, essentiellement dans la sortie du n°11 Rue Voirin en direction du Pont de la Gibelotte.

Il note que l'aménagement prévu semble interdire tout mouvement séquent de la rue par les véhicules souhaitant pénétrer ou sortir des propriétés, fait aggravant la situation actuelle.

En outre, il lui apparaît que l'organisation future de la Place Leclerc ne semble pas permettre le retournement depuis et vers la Rue Voirin. Il rappelle la saturation de cette place à toutes les heures de la journée et le projet provoque une forte contrainte sur l'accès aux immeubles. Il souhaite la prise en considération des craintes formulées.

Réponse du Maître d'ouvrage.

La voie du bus réalisée en partie centrale sera délimitée de part et d'autre par une bordure qui interdira effectivement, en dehors des carrefours routiers toute traversée et notamment Rue Voirin.

Pour le côté « impair » de la Rue Voirin, l'accès ne sera plus possible qu'en arrivant du Pont de la Gibelotte et le départ que par la Place Leclerc ; Il s'agit d'une nouvelle disposition de circulation pour les riverains concernés, imposant certes des trajets un plus longs qu'actuellement pour les déplacements nord-sud mais rendus possibles avec le nouveau carrefour giratoire « nord » du Pont de la Gibelotte et via la rampe de Montrapon.

Concernant la circulation de la Place Leclerc, le niveau de saturation après aménagement sera quasiment semblable à l'état actuel (Voir §6.5.1, p 64 de la pièce D du dossier d'enquête publique).

Commentaire du Commissaire enquêteur.

Un mouvement séquent dans une rue fréquentée représente une source de danger. La solution proposée allonge quelque peu l'itinéraire à l'entrée ou à la sortie des immeubles mais restreint les risques.

La fluidité du trafic Place Leclerc ne sera pas altérée par la réalisation du projet car la configuration des lieux demeure quasiment à l'identique et aucun facteur n'augmente la densité du trafic.

Observation n°10

Monsieur Michel DONDAINAS (Orthographe incertaine), demeurant 1 Place Leclerc à BESANCON, dans une correspondance manuscrite de 4 pages datée du 16 juillet 2015, apporte sa contribution et formule successivement des considérations d'ordre général sur le projet puis des considérations particulières par tronçons.

Il lui apparaît que la Communauté d'Agglomération du Grand BESANCON place « la charrue avant les bœufs » compte tenu que l'élargissement du Pont de la Gibelotte est un PRÉALABLE avant tous travaux. Il rappelle que le projet date de 2005 et que nous sommes en 2015 ce qui permettrait au Maître d'ouvrage de solliciter la S.N.C.F. Il observe que le coût de l'élargissement n'est pas inclus dans le budget, ce qui portera la dépense globale à 20 millions d'euros. Il s'interroge sur l'urgence à réaliser ce programme eu égard à la réduction des aides de l'Etat et sur l'obligation de réaliser un gain de temps de 3 minutes sur le trajet. Il estime que, après les travaux qui ont longuement perturbé la ville, il y a « urgence à attendre ». Les difficultés de circulation perdurent au Pont de Beure et la voie des Mercureaux.

Il traite ensuite des considérations particulières. Il note que le tronçon : Place Leclerc – Pont de la Gibelotte, la variante traversant le jardin botanique n'a pas été étudiée avec attention et éliminée

trop rapidement. Elle autorisait un passage direct vers la gare Viotte, sans la rampe de Montrapon prévue pour la circulation automobile, ce qui entraînait des économies et la libre circulation Place Leclerc. Il ajoute que, Place Leclerc, le projet entraîne l'élimination de quinze arbres en bonne santé qui ne demandent pas à souffrir sous l'action de tronçonneuses commandées par un petit ingénieur pédant (cf : le chêne de Pierre BACHELET). Il propose l'évitement de ce massacre en créant un seul passage de bus sur la place. Il remarque que la traversée piétonnière sera compliquée et dangereuse.

Le signataire traite ensuite de la Rue Voirin où tout laisse percevoir un prélèvement foncier de 600 m² au détriment de la copropriété Leclerc. Cette expropriation, au regard de la caserne Vauban (propriété de la ville) est INADMISSIBLE, elle représente une solution de facilité. Il demande la recherche d'une autre solution et observe qu'il est impossible de mesurer avec précision l'espace restant disponible entre les voies piétonnes et cyclables avec le mur de la copropriété 9-19. Il s'interroge sur les dispositions prises pour interdire le stationnement et la circulation des deux roues à moteur. Il sollicite la pose d'une bordure en béton haute et large et questionne au sujet de la compensation des places de stationnement supprimées et la nature des aménagements envisagés à l'entrée des deux commerces.

Il remarque que, sur la section Rue Voirin/ Avenue du 60^{ème} R.I., hormis la pose de feux tricolores, le projet reste muet. Il demande en conséquence que la copropriété Leclerc dispose d'une entrée et sortie sur le grand parking aérien, deux entrées et sorties sur le grand parking souterrain et une entrée et sortie pour le parking du magasin Spar et autres commerces. Il réclame également la réalisation d'une étude pour rétablir les stationnements supprimés Rue Voirin, pour faciliter l'accès aux parkings de la copropriété, pour empêcher que la Place Leclerc soit évitée par les automobilistes dans les deux sens en passant par l'Avenue du 60^{ème} R.I.

Le signataire conclut en estimant que le projet de T.C.S.P. ne revêt pas l'urgence définie actuellement ou qu'il doit être, pour le moins, amélioré en attendant l'élargissement du Pont de la Gibelotte.

Réponse du Maître d'ouvrage.

Concernant les thèmes évoqués relatifs au Pont de la Gibelotte et à l'emprise au droit de l'ancienne caserne Vauban, ils sont traités dans le cadre des réponses ci-après aux questions 1, 2 et 3 du Commissaire enquêteur.

Les aménagements relatifs à la copropriété Leclerc et plus particulièrement les accès futurs aux stationnements, la réorganisation des parkings et des espaces verts ont été évoqués avec les représentants de cette copropriété lors de deux réunions. Des propositions sont à l'étude et leur seront soumises lors de futures rencontres.

L'opportunité de l'investissement ressort des objectifs du projet, rappelés dans le dossier d'enquête publique qui vise à améliorer particulièrement l'attractivité du réseau de transports en commun en termes d'efficacité, d'offres de service (temps de parcours mais aussi régularité, confort, accessibilité pour tous, connexion aux pôles d'échanges) et de desserte en apportant sur plusieurs quartiers une réponse à une population de 40 000 habitants susceptible d'effectuer à terme 9 000 voyages par jour (§ 3.1. p.33 de la pièce D). Par ailleurs, l'analyse faite pour choisir le mode de transport le plus adapté sur cette branche du réseau montre la pertinence du bus en site propre et du coût du projet de 15 M€ (4.1. p.36 de la pièce D).

Le choix du tracé retenu est explicité et argumenté aux paragraphes 4.2 et 4.3 de la pièce D du dossier d'enquête publique (p.37 à 44) qui le compare aux autres alternatives possibles dont celle évoquée par le jardin botanique et auxquelles il convient de se référer. Il faut aussi rappeler que la concertation publique qui s'est déroulée à l'automne 2013 avait également présenté les différents tracés envisageables. Il n'y a pas aujourd'hui d'éléments nouveaux qui justifient de remettre en cause ce choix de tracé.

Le réaménagement de la Place Leclerc prévoit des traversées piétonnes et cycles à la fois sécurisées par une gestion par feux tricolores, plus directes et plus larges. Le projet n'est donc pas de nature à les rendre plus dangereuses.

Il est prévu de prélever une bande de 1 à 1,50 mètre sur la « copropriété Leclerc ». En ce qui concerne l'emprise du projet TCSP, son déplacement vers les terrains de l'ancienne caserne Vauban ne s'avère pas réalisable. Ce sujet est évoqué plus en détail dans la réponse ci-après à la question n°2 du Commissaire enquêteur.

Au sujet du stationnement, les aménagements prévus ont pour but de privilégier les déplacements en transports en commun et ceux de type « modes doux » au détriment de l'utilisation de la voiture. La compensation de la disparition de stationnement n'est donc pas systématiquement recherchée. Il s'agit plutôt de favoriser l'accès aux commerces et de leur conserver un stationnement de proximité suffisant favorisant la courte durée et la rotation des usagers propices à l'accès aux commerces, plutôt que le stationnement de longue durée.

La question de la circulation Rue du 60^{ème} R.I a déjà été abordée et le sera à nouveau avec les riverains. Il s'agit d'une voie publique actuellement à double sens dont la modification de la circulation doit être abordée avec précaution. Il faut noter que l'aménagement du carrefour giratoire au nord du Pont de la Gibelotte devrait être de nature à diminuer le phénomène de shunt et la circulation dans cette rue.

Commentaire du Commissaire enquêteur.

Je comprends les préoccupations du signataire de l'observation et me permet avec respect de lui préciser, s'il en était besoin, que la somme des intérêts particuliers ne constitue en aucun cas l'intérêt général. Je souhaite que les explications développées par le Maître d'ouvrage contribuent à convaincre du bien fondé du transport en commun en site propre. Le projet, avec ses variantes possibles, a été présenté, débattu et affiné lors de réunions publiques. Le temps n'est plus à remettre en cause le projet dans sa quasi globalité. Il me paraît impérieux et urgent de réduire la circulation automobile en ville de BESANCON et de favoriser les transports en commun et modes doux afin d'améliorer la qualité de l'air. Les mesures opérées ne traduisent pas une situation idyllique en certaines périodes. Il s'agit d'une question de santé publique.

Certes, les occupants des immeubles Place Leclerc et Rue Voirin supportent des contraintes à mon sens acceptables eu égard à la finalité du projet. Ils seront à n'en pas douter quelque peu perturbés lors des travaux et seront dans l'obligation d'évoluer dans certaines habitudes.

Le Maître d'ouvrage exprime sa volonté de rechercher les solutions les moins pénalisantes ; je ne doute pas qu'un consensus en mesure de satisfaire les divers partenaires soit découvert dès lors que nul ne se montre intransigeant.

Observation n°11.

Monsieur Yohan THIELLEMENT, dirigeant de Franche-Comté batteries, 1 Rue de l'Épitaphe à BESANCON et Monsieur William BEEKMAN, gérant du salon de photographie CUPILLARD, 4 Avenue de l'Observatoire à BESANCON, dans une correspondance datée du 17 juillet 2015 et adressée par voie électronique, informés par le Maître d'ouvrage d'un impact sur leurs commerces, formulent 3 demandes :

1°)- la réalisation d'une bande cyclable devant le magasin de Franche-Comté batteries, 1 Rue de l'Épitaphe, engendre la disparition de places de stationnement indispensables au bon fonctionnement du magasin et à la sécurité des clients. Ils demandent la suppression de cette bande cyclable.

2°)- la fermeture simultanée des trois axes durant les travaux Rue de l'Épitaphe, Avenue de l'Observatoire et Rue Sainte Claire Deville est inenvisageable et inacceptable. En effet ces voies d'accès sont indispensables à la clientèle et aux livraisons du magasin Intermarché, de Franche-Comté batteries, du salon CUPILLARD sans omettre les commerces de la Place Colette, entre autres. Les conducteurs des véhicules sont contraints en raison du gabarit de leurs véhicules ainsi que des poids et volumes des marchandises livrées.

3°)- le bon fonctionnement des commerces résultent de la visibilité. Ils exigent en conséquence une signalisation nominative des enseignes Franche-Comté batteries et Photo CUPILLARD à mettre à disposition et à implanter à l'intersection du Boulevard Winston Churchill et de la Rue de l'Épitaphe (dans les deux sens de circulation). Ils n'accepteront pas un simple panneau « accès commerces ».

Réponse du Maître d'ouvrage.

Comme précisé lors d'une rencontre avec ces commerçants, une adaptation de l'aménagement devant le commerce sera étudiée de façon à maintenir du stationnement et une zone de livraison.

Pour le point n°2, il n'est pas envisagé de fermeture simultanée comme celle évoquée (durant les travaux, la circulation sera maintenue pour les accès riverains et de quartier comme dit au § 6.5.2. p.65 de la pièce D du dossier d'enquête publique). Il convient de référer aussi à la réponse de l'observation n°7, tout comme le point n°3.

Commentaire du Commissaire enquêteur.

Le Maître d'ouvrage apporte une réponse apaisante en ce qui concerne le maintien d'un stationnement et d'une zone de livraison.

L'exécution des travaux, comme spécifié au dossier, ne supprime en aucun cas l'accès aux riverains et a fortiori aux commerces. J'invite les signataires à maintenir le dialogue avec les Responsables du projet.

2°)- Examen des observations formulées à l'Hôtel de ville de BESANCON.

Observation n°1.

Monsieur Claude BULLE, demeurant à BESANCON dans un courrier manuscrit au registre d'enquête communique son opposition au projet considérant qu'il existe suffisamment de « bordel » pour circuler à BESANCON depuis la mise en service du tramway. Il considère qu'il n'est pas besoin d'en rajouter.

Réponse du Maître d'ouvrage.

Pour organiser et piloter ces travaux, le Maître d'ouvrage envisage plusieurs actions devant permettre de limiter la gêne aux usagers :

-communication régulière sur le chantier et ses impacts (réunions d'informations, courriers riverains, plaquettes, utilisation des médias audiovisuels, presse.)

-gestion des déviations de circulation en amont des chantiers de façon à limiter la circulation au droit des travaux, notamment de transit.

Commentaire du Commissaire enquêteur.

Le Maître d'ouvrage dispose d'une expérience certaine de la gestion de la circulation acquise lors des travaux du tramway qui se produisaient sur un linéaire plus important.

Je considère que trois facteurs se révèlent déterminants :

- une signalisation en amont et aux abords précise, visible avec des itinéraires de délestage appropriés,*
- une communication en temps opportun par tous les vecteurs disponibles à destination certes, des usagers locaux mais également et surtout des usagers peu familiarisés à la Cité bisontine,*
- le recours aux Agents de circulation en des points stratégiques à certains horaires.*

Observation n°2.

Monsieur B. PUTIGNY, demeurant 48 Boulevard Léo Lagrange à BESANCON, dans un texte manuscrit, exprime sa déception de ne pas voir de pistes cyclables en site propre. Une telle réalisation lui apparaît possible sur une bonne partie du tracé côté Cité universitaire au-delà du Boulevard Churchill, il considère la bande cyclable intéressante mais beaucoup plus dangereuse compte tenu qu'il convient de partager l'espace avec les voitures, bus et piétons.

Le signataire ajoute qu'il ne comprend pas que l'on diffère le doublement du pont de la Gibelotte ; il sera nécessaire de le faire plus tard et le coût sera beaucoup plus élevé.

Réponse du Maître d'ouvrage.

Le choix de la bande cyclable est essentiellement dû aux facteurs suivants :

- une bande cyclable permet une meilleure continuité de circulation aux traversées des rues adjacentes,*
- la réalisation de pistes cyclables nécessiterait des emprises foncières plus importantes et donc un impact plus fort sur les propriétés riveraines et sur le coût du projet.*

Concernant le doublement du Pont de la Gibelotte, un argumentaire est détaillé dans le cadre de la réponse ci-après aux questions 1 et 3 du Commissaire enquêteur.

Commentaire du Commissaire enquêteur.

J'accepte bien volontiers les explications débouchant sur le choix de la bande cyclable notamment l'emprise foncière en milieu contraint et le coût en période de rigueur budgétaire.

Observation n°3.

Monsieur Christian DESCOURVIERES, demeurant 7 Rue Alphonse Voisin à BESANCON, dans un texte manuscrit, juge les illustrations très floues et peu lisibles. Elles ne permettent pas de comprendre parfaitement les différents mouvements entre site propre et site partagé. Les cisaillements dans les carrefours giratoires semblent très dangereux en particulier pour les cyclistes. Il s'interroge sur la gestion des priorités. Il redoute les mêmes dysfonctionnements qu'au Palais des Congrès.

Le signataire demande si, enfin, la ville disposera de véritables pistes cyclables en remplacement des bandes qui existent en ville et se révèlent extrêmement dangereuses. Il ne comprend pas que le doublement du Pont de la Gibelotte soit différé ; il regrette une reprise pour de futurs travaux. Il pense que cette phase initiale risque d'induire des problèmes de sécurité et de fluidité du trafic.

Il n'observe pas de continuité dans les cheminements piétons sur le Pont de la Gibelotte. Il aurait été intéressant de disposer au dossier de véritables photomontages pour percevoir justement l'impact visuel du projet. Il note que les vues de la page n°55 de la pièce D appartiennent à une autre époque.

Il juge surprenant de voir que les travaux préparatoires et ceux du site propre commencent avant la fin des études (illustration 80 pièce D).

Réponse du Maître d'ouvrage.

Pour répondre aux problèmes de cisaillement et de gestion des priorités, il est précisé que 10 carrefours à feux seront aménagés dans le cadre du projet permettant de gérer et sécuriser l'ensemble des circulations (véhicules motorisés, cycles et piétons). Plus particulièrement pour les giratoires, la traversée des bus en site propre sera gérée par feux (de même que le passage du site propre en site partagé, notamment à proximité du Palais des Sports) et la circulation des cycles est prévue avec une bande cyclable dédiée.

La continuité des circulations piétonnes (et cycles) est bien assurée dans le cadre du projet sur l'ensemble du tracé, au niveau de chaque carrefour et giratoire. Sur le Pont de la Gibelotte, il y a continuité, grâce à la voie verte côté est du pont. Il convient sur ces points de se référer également aux réponses aux questions précédentes (n°3 et n°8).

Concernant la réalisation du doublement du Pont de la Gibelotte, un argumentaire est détaillé dans le cadre de la réponse ci-après aux questions n°1 et n°3 du Commissaire enquêteur.

Au niveau du calendrier, la fin des études indiquée à l'automne 2015 concerne les secteurs qui entreront en travaux en dernier, à l'été 2016. Le chevauchement avec les premiers travaux préparatoires (démolitions de bâtiments notamment) engagés pour libérer les emprises peut paraître « surprenant » mais est néanmoins tout à fait possible et habituel pour un tel projet où une anticipation est possible du fait d'une réalisation par phases et tronçons.

Commentaire du Commissaire enquêteur.

La sécurité des divers usagers me paraît assurée au mieux. Toutefois, je souhaite que les conducteurs de bus soient en mesure « d'appeler le feu vert » à l'approche des intersections. Ce système améliore grandement la vitesse commerciale du transport en commun et le confort des passagers.

Observation n°4.

Un signataire anonyme, dans un texte manuscrit, voit un beau projet mais comme piéton, il pense que la sécurité sera étudiée ainsi que les pistes cyclables ce qu'il juge important aussi.

Réponse du Maître d'ouvrage.

Le projet est bien conçu avec le souci de la sécurité des usagers, notamment par la création et le réaménagement de carrefours à feux, passages piétons, voies modes doux.....et il assurera bien la continuité cyclable sur les 4,5 km de tracé.

Commentaire du Commissaire enquêteur.

Cette confirmation, bienvenue, contribue à tranquilliser les divers usagers.

Observation n°5.

Monsieur Stéphane BONIN, demeurant 1 bis Rue Fontaine Ecu à BESANCON, dans un texte manuscrit, communique son adhésion « à 100% » et considère ce projet indispensable car il constitue le prolongement de la « branche Viotte » du tramway axe pour se rendre à son travail. Il songe qu'il ne serait pas inutile d'étudier le prolongement en site propre de cette ligne n°3 notamment dans le secteur Rivotte, République, Denfert-Rochereau notamment.

Il ajoute que la période difficile des travaux, comme pour le tramway, sera juste un mauvais moment à passerqui passera et tout le monde sera content à la livraison de la nouvelle infrastructure.

Il demande par ailleurs l'étude d'un T.C.S.P. portant sur tout ou partie du Boulevard nord (ligne 6).

Réponse du Maître d'ouvrage.

Ce sujet de la ligne 3 est traité et évoqué dans la réponse ci-après à la question n°3 du Commissaire enquêteur. L'étude d'un TCSP sur le Boulevard Nord pourrait être envisagée dans le futur par la C.A.G.B. en lien avec les actions prévues au Plan des Déplacements Urbains.

Commentaire du Commissaire enquêteur.

Il est patent que le site propre augmente considérablement l'attractivité du transport en commun car il augmente sa vitesse commerciale et le confort des clients. Il devient dès lors un concurrent sérieux à la voiture particulière.

Observation n°6.

Monsieur Christian DESCOURVIERES, demeurant 7 Rue Alphonse Voirin à BESANCON, dans une seconde contribution manuscrite, précise que le matin hormis durant les vacances scolaires, la circulation est bloquée entre le Palais des Sports et le Pont de la Gibelotte. Il en déduit, que si le bus est gêné sur cette voie en site partagé, le transport en commun en site propre perd toute son efficacité ; cette situation impose le doublement du Pont de la Gibelotte.

Il s'interroge sur le gain de temps de l'ensemble du parcours, sur l'opportunité d'un investissement de 15 millions d'euros et sur le besoin d'augmenter les fréquences aux heures de pointe.

Réponse du Maître d'ouvrage.

Ce sujet du doublement du Pont de la Gibelotte est évoqué dans la réponse ci-après à la question n°1 du Commissaire enquêteur.

Au sujet de l'opportunité du projet et de l'investissement qu'il représente, il convient de se référer à la réponse à l'observation précédente n°10 (C.A.G.B.).

Commentaire du Commissaire enquêteur.

Le gain de temps n'est pas le seul avantage procuré par le transport en site propre. J'invite le signataire à lire la réponse du Maître d'ouvrage à l'observation n°10 de la C.A.G.B. mais également à exploiter les conclusions motivées « enjeux positifs ».

Observation n°7.

Monsieur Jean-Philippe PAGEAULT , directeur du Groupe d'agences NEXITY, 25 Rue Proudhon à BESANCON transmet par lettre recommandée avec avis de réception, un courrier daté du 5 juillet 2015 émanant du Conseil syndical de la copropriété Général LECLERC implantée 1 Place Leclerc, 2, 4, 6 Rue Voirin et 1 à 19 Avenue du 60^{ème} Régiment d'Infanterie.

Les Membres du Conseil syndical, signataires dans ce document, composé de 4 feuillets, en propos liminaire s'interrogent sur l'opportunité de réaliser un transport en commun en site propre, représentant un coût situé entre 15 et 20 millions d'euros, en une période de rigueur qui engendre la baisse des dotations de l'Etat. Ils précisent que les liaisons en bus en direction du Campus et de Témis existent et semblent donner satisfaction en l'absence de doléances formulées tant par les usagers que par l'exploitant. Ils demandent, s'il ne s'agit pas d'un caprice d'Elus ou le besoin de plaire aux lobbies progressistes.

Ils analysent ensuite le projet dans le détail et traitent 7 points.

1°)- Ils notent l'absence d'élargissement du Pont de la Gibelotte, que les travaux à ce sujet ne sont pas planifiés, que des ralentissements et que des bouchons se forment régulièrement actuellement à hauteur de ce goulot d'étranglement. Ils considèrent que le maintien en l'état de ce passage entraînera l'asphyxie du secteur eu égard en sus à la réhabilitation de la caserne Vauban.

2°)- Ils remarquent que, sur cette partie courte et étroite, les concepteurs envisagent l'empiètement d'une partie de terrain au détriment de la copropriété Leclerc privant ainsi les occupants des logements d'une jouissance normale compte tenu de la circulation. Ils mesurent un prélèvement d'une largeur de 3,50 mètres pour la réalisation de la voie verte. Ils précisent que les balcons accusant une largeur de 1,25 mètre, il ne restera que 2,25 mètres pour la cohabitation piétons/cyclistes. Ils constatent qu'aucun projet n'est actuellement validé pour la reconversion de la Caserne Vauban et demandent en conséquence que les besoins en emprise soient réalisés côté de l'ancien domaine militaire.

3°)- Ils indiquent que, au confluent de la rue Voirin et de l'Avenue du 60^{ème} R.I, l'usager venant du Pont de la Gibelotte sectionne la voie sortante de la Rue Voirin, manœuvre qui exige actuellement une particulièrement vigilance. Ils constatent que, sur le projet présenté, il conviendra de sectionner 4 voies utilisées par les bus, les autres véhicules et les usagers de la voie verte. En conséquence, ils redoutent que les riverains se heurtent à de sérieuses difficultés pour rentrer à leur domicile et l'installation d'un feu tricolore provoquera des bouchons dans les deux sens de circulation.

4°)- Ils estiment que le bon sens commun est mis à mal par l'implantation des voies bus au centre de la chaussée. Les clients pour se rendre à une station devront traverser les voies réservées aux autres véhicules avec la naissance d'un risque important et des difficultés pour les personnes à mobilité réduite appelées à franchir une première bordure de 15 centimètres, puis une seconde de 25 centimètres puis une troisième s'ils se dirigent dans l'autre sens. Ils estiment sur ce chapitre que la Rue Voirin ne doit pas être torturée de cette manière même si la présentation est jolie sur un plan couleur. Cette voie doit subsister à l'identique hormis l'ajout d'une voie verte possible, voire souhaitable.

5°)- Ils observent que la Place Leclerc constitue un véritable centre de distribution routière avec ses 14 entrées et un chiffre quasi équivalent de sorties, dispatching qui génère un trafic routier le plus dense de la ville, infernal et source d'accidents, mettant en péril la sécurité des piétons qui s'aventurent à vouloir le traverser.

Le projet complexifie l'état des lieux avec des voies de bus centrales, il entraîne l'abattage d'arbres protecteurs et le remplacement d'espaces verts par des surfaces bétonnées. Ils s'interrogent sur la place de l'écologie dans ce dossier et regrettent une perte d'humanité.

Ils remarquent que pour aller de la Place Leclerc à l'Avenue Siffert, il conviendra de traverser 8 voies avec la piste cyclable. Ils énoncent que la responsabilité morale, pénale et civile des apprentis sorciers concepteurs du projet, demeurant à l'extérieur de la zone, sera recherchée en cas de drame.

6°)- Ils soulignent que la mise en double sens de l'Avenue du 60^{ème} R.I, réservée aux riverains, est formellement rejetée, à l'unanimité par les Membres représentatifs de la copropriété ; imposer une telle mesure constituerait un casus belli incontournable. Ils déduisent à la lumière des points précédents que :

- a)- Rue Voirin : 2 voies de bus, 2 voies de V.L. et P.L. voie cyclable,
- b)- Place Leclerc : l'enfer comme expliqué supra,
- c)- Avenue du 60^{ème} R.I : deux voies tous véhicules dans les deux sens.

En conséquence, ils constatent que cornée d'un flot de véhicules sur tous côtés l'île HY du plan de masse sera soumise à la réclusion perpétuelle et invitée à dépérir sous l'action combinée des pollutions olfactives et sonores. Ils concluent ce chapitre en signalant que les initiateurs de ce projet fou à plus d'un titre (coût, intérêt public, logique...) n'ont en aucun cas envisagé d'étude d'impact des nuisances sur la population concernée comme si ce sujet ne revêtait aucune importance.

7°)- Ils jugent que la suppression des emplacements de stationnement au long de la Rue Voirin provoquera un impact sur l'activité des petits commerçants. Ils ajoutent qu'aucune étude en la matière n'a été faite.

Ils communiquent l'existence d'autres projets ; il serait notamment opportun de reprendre le linéaire qui, au départ de la gare Viotte, chemine Rue de Vesoul, Pont de Montrapon puis au long de la voie ferrée. Ce tracé évite la Place Leclerc, la Rue Voirin et une grande partie de l'Avenue du 60^{ème} R.I.. Cet axe pourrait être dédié uniquement aux transports en commun laissant aux véhicules légers les itinéraires actuels.

Les signataires constatent que cette option n'emporte que des avantages ; elle règle les problèmes évoqués supra, elle offre un itinéraire plus rapide et moins coûteux. Ces remarques dont la liste n'est pas exhaustive traduisent la nécessité de réétudier le projet, la mise en œuvre d'une concertation efficiente et la recherche de compromis équilibrés. Ils énoncent que deux réunions publiques ont eu lieu les 11 mai et 2 juin 2015. Les copropriétaires avaient pensé que leur demande relative à l'Avenue du 60^{ème} R.I. était prise en compte alors qu'il n'en était rien. Ils n'acceptent pas ce double langage.

En conclusion, les signataires estiment que ce projet officiel mal ficelé, mal préparé, se révèle purement idéologique avec l'objectif de construire un site propre pour obtenir une circulation apaisée. Ils considèrent que les mots, actuellement, ne suffisent point. Le Conseil syndical précise que les 278 copropriétaires et leur famille sont parties prenantes dans ce dossier mais également contribuables et financièrement engagés. Ils terminent par la citation « VOX POPULI , VOX DEI », et ajoutent que, en l'état des réflexions, le Conseil syndical se prononce fermement contre le projet.

Réponse du Maître d'ouvrage.

Au sujet de l'opportunité du projet et de l'investissement qu'il représente, il convient de se référer à la réponse à l'observation précédente n°10 (C.A.G.B.) et à l'ensemble du dossier d'enquête publique. Pour ce qui est des 7 autres points numérotés :

1°)- Ce sujet est évoqué dans la réponse ci-après aux questions n°1 et n°3 du Commissaire enquêteur.

2°)- Dans l'état futur de l'aménagement, les voies de circulation automobile seront un peu plus proches (5 mètres au lieu de 6 mètres) du bâtiment situé le long de la Rue Voirin (côté pair). Ce n'est pas une bande de 3,50 mètres de large mais de 1 à 1,50 mètre qu'il est prévu de prélever sur la copropriété. Par ailleurs, la voie verte aura bien une largeur utile de 3 à 3,50 mètres, sans passer sous les balcons.

Le déplacement de l'emprise du projet TCSP sur les terrains de l'ancienne caserne Vauban ne s'avère pas réalisable : ce sujet est évoqué plus en détail dans la réponse ci-après à la question n°3 du Commissaire enquêteur.

3°)- L'aménagement du carrefour entre les Rues Voirin et du 60^{ème} R.I prévoit une voie spécifique de quelques places pour gérer les phases de feux du « tourne à gauche » ce qui permettra une traversée sécurisée des voies (site propre et voies routières) et devrait éviter la formation de bouchons du fait du faible trafic observé sur ce mouvement de circulation.

4°)- Le choix de l'implantation centrale est celui fait le plus communément pour l'aménagement des voies de transport en commun en site propre, de préférence à une insertion sur le côté de la voirie (meilleure gestion des carrefours et intersections, accessibilité plus facile aux propriétés riverains notamment). Au droit de chaque future station, les traversées de voies routières seront aménagées par des passages piétons, gérés quelques fois par des feux tricolores (à proximité du carrefour). Les cheminements piétons réalisés respecteront la réglementation relative à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite et en conséquence sans obstacles, aucun seuil ne devra être franchi pour l'accès aux stations.

5°)- Le réaménagement de la Place Leclerc prévoit de conserver l'ensemble des mouvements automobiles existants aujourd'hui, le nombre de voies routières est un peu réduit, les traversées de voies et espaces piétons ou cycles sont à la fois sécurisées avec une gestion par feux tricolores, plus directes et plus larges. Le projet n'est donc plutôt pas de nature à aggraver la situation comme décrit.

6°)- D'une manière générale, les aménagements prévus ont pour but de privilégier les déplacements en transport en commun et ceux de type modes doux au détriment de l'utilisation de la voiture. Aussi, sur l'ensemble du tracé, il est attendu une diminution du trafic routier et plusieurs dispositions seront adoptées en phase travaux et pour sa conception visant à diminuer les nuisances (réduction des vitesses – zone 30 – largeur de voie, utilisation de matériaux spécifiques, insertion du projet dans l'espace public). Le projet ne devrait donc pas générer d'augmentation de la pollution de l'air, ni sonore (voir § 6.5. p. 63 à 66 de la pièce D du dossier d'enquête publique).

La question de la circulation sur la Rue du 60^{ème} R.I a déjà été abordée et le sera à nouveau avec les riverains. Il s'agit d'une voie publique actuellement à double sens dont la modification de la circulation doit être abordée avec précaution.

7°)- Plusieurs réunions se sont déroulées avec les responsables des activités commerciales présentes le long du tracé. Elles ont permis de répertorier leurs contraintes et leurs inquiétudes. Certaines réponses ont déjà été apportées et d'autres propositions sont à l'étude qui visent à conserver un stationnement de proximité suffisant, favorisant la courte durée et la rotation des usagers propices à l'accès aux commerces, plutôt que le stationnement de longue durée.

Le choix du tracé retenu est explicité et argumenté aux paragraphes 4.2. et 4.3 de la pièce D du dossier d'enquête publique (p. 37 à 44) qui le comparent aux autres alternatives possibles dont celle évoquée par la Rue Midoi et auxquels il convient de se référer. Il faut aussi rappeler que la concertation publique qui s'est déroulée à l'automne 2013 avait également présenté les différents tracés envisageables. Il n'y a pas aujourd'hui d'éléments nouveaux qui justifient de remettre en cause ce choix de tracé.

Enfin, les copropriétaires ont été reçus à deux reprises et il est prévu de les rencontrer à nouveau en septembre pour voir quelles réponses peuvent être apportées à leurs différentes interrogations reprises dans ce courrier.

Commentaire du Commissaire enquêteur.

Les signataires, sous la plume de leur représentant mandaté, dressent un portrait très sombre du projet et je remarque la causticité du vocabulaire. J'admets bien volontiers que chacun défende « son domaine » mais nous vivons en Société et il est nécessaire, parfois, d'accepter de menus désagréments dans l'intérêt général. La sagesse, l'écoute, la concertation invitent à corriger certaines données erronées et à apaiser les esprits. Le Maître d'ouvrage s'y emploie dans sa réponse ; il développe une argumentation pulsée dans le dossier et étayée par les données techniques et les expériences vécues en d'autres lieux.

L'opportunité du projet n'est pas absente aux seuls motifs que les usagers et l'exploitant n'émettent aucune doléance. Elle repose sur des motifs plus nobles à une époque où il est question journellement de réchauffement climatique, de pollution de l'air, de développement d'atteintes cancéreuses entre autres. Il est urgent d'adapter les actes aux discours, de favoriser l'utilisation des transports en commun et les modes doux de déplacement aux fins de réduire l'utilisation des véhicules et de protéger notre milieu de vie. J'invite aimablement les signataires à relire le document D du dossier et à exploiter les enjeux positifs explicités en 2^{ème} partie du présent dans mes conclusions motivées.

Je juge superflu de reprendre point par point les points abordés mais je considère nécessaire d'inviter Madame la Présidente du Conseil syndical de la copropriété à corriger auprès des Membres les données avancées dans le courrier adressé, plus particulièrement celles relatives aux dimensions et surfaces des emprises prélevées et à l'implantation des différentes voies au regard des immeubles gérés et de la caserne désaffectée Vauban.

Je lui demande dans le même temps de bien vouloir communiquer les explications fournies en réponse par le Maître d'ouvrage concernant les sujets d'achoppement indiqués dans l'observation formulée mais également les développements apportés aux questions n°1 et n°3 formulées par mes soins.

Je ne conteste nullement l'existence d'incidences négatives sur les immeubles gérés par la copropriété. Il convient de relativiser leur gravité et, avec le Maître d'ouvrage de rechercher les solutions susceptibles de les minimiser. Il réaffirme s'il en était besoin, sa volonté de réduire tant que faire se peut, par la réflexion et la concertation, la gêne créée par le projet.

Observation n°8.

Mesdames Christiane FAREY et Joëlle CROUZIER, demeurant 3 Avenue du 60^{ème} R.I. à BESANCON, dans un texte manuscrit, jugent le projet incohérent avec un réel problème se situant entre Rivotte/Viotte ou Viotte/Rivotte. Elles observent que le blocage se fait à hauteur de Rivotte car d'autres bus desservant d'autres lignes vers PONTARLIER, VALDAHON et des bus scolaires obstruent la chaussée lors du chargement des voyageurs. Cet état de fait, par voie de conséquences, perturbe la fluidité de la ligne n°3. Elles soulignent que le bus Témis de la ligne n°3 attend sur son aire de stationnement l'heure pour repartir. Il circule librement et sans entrave jusqu'à Témis de Viotte/ Leclerc/Voirin/ Lagrange avec le plan de circulation actuel. Ces faits ont été constatés à plusieurs reprises y compris par un voyage spécifique.

Les signataires s'interrogent sur les raisons qui conduisent à tout chambouler sur le secteur Leclerc/ Voirin/ Lagrange au détriment des habitants en augmentant les risques de pollution, bruits sonores et risques accidentels. Le piéton n'aura plus aucune chance de traverser la Place Leclerc sans risques pour gagner 4 minutes. Ce projet implique de plus la suppression d'un coin de verdure et de fleurs sans omettre une altération de la qualité de vie des habitants.

Elles concluent en citant : On disait BESANCON Ville verte, maintenant c'est BESANCON béton.

Réponse du Maître d'ouvrage.

Le projet vise certes, par l'aménagement de la voirie entre Témis et la gare Viotte à améliorer d'abord les transports en commun sur le secteur nord-ouest au delà de la gare Viotte. Néanmoins, ce faisant, le projet profite à l'ensemble de la ligne n°3 et, même s'il ne prévoit pas aujourd'hui de travaux jusqu'au Faubourg Rivotte, il favorise la mobilité et améliore les trajets directs entre ce quartier, la boucle et les secteurs traversés par le projet dont le Campus et Témis. Concernant les nuisances, il convient de se référer à la réponse à l'observation précédente n°7, point 6.

Commentaire du Commissaire enquêteur.

Je considère le jugement des signataires quelque peu sévère et pessimiste. Le projet n'apporte pas uniquement un gain de 4 minutes ; il contribue à l'attractivité des transports en commun en garantissant la régularité et le confort des voyageurs. Je ne partage pas totalement l'analyse des risques accidentels, de la pollution de l'air ou des nuisances sonores.

Le Maître d'ouvrage, dans une réalisation précédente, en ce qui concerne la destruction des arbres Quai Vieil Picard, a converti un tollé quasi général avant travaux en une satisfaction également générale quant à la qualité de la réalisation. Il a démontré un savoir faire qu'il est sans doute susceptible de reproduire Place Leclerc.

Observation n°9.

Madame Françoise DUPARC, demeurant 24 Quai Vauban à BESANCON, dans un texte manuscrit considère que le projet de T.C.S.P. Viotte/Campus appelle quelques remarques notamment en ce qui concerne une dépense de 15 millions d'euros pour un gain de 4 minutes de trajet, sans régularité acquise, avec une fréquence moyenne. Ces éléments peuvent paraître au-delà du raisonnable.

Ce projet est appelé à rendre les services les plus complets afin de permettre à la population, au-delà de la question transports avec :

- des activités paysagères pour saisir chaque occasion pour arborer (bosquets, arbres isolés, alignements, fronts de parc.....) autant que possible pour réduire les effets de la chaleur, agrémenter la vie en ville et retenir les habitants. La boucle végétale en bordure du trottoir constitue une idée à développer le plus systématiquement possible,
- des trottoirs aussi larges que possibles car l'enjeu se situe dans le développement de la marche à pied dans des conditions de confort avec des espaces dévolus aux piétons, espaces dévolus aux modes doux, espaces dévolus aux véhicules, espaces dévolus à la végétation.....
- un traitement des eaux pluviales ambitieux à hauteur des pratiques actuelles et conformes au développement durable,
- un mobilier urbain homogène en vocabulaire avec celui du tram
- un dessin des rues le plus urbain possible ; il convient de dépasser le fonctionnel lui donner réponse en limitant les îlots à l'indispensable à l'exemple des aménagements de la ville de PARIS qui font référence aux niveaux national et international.

La signataire conclut en estimant que ce projet est à considérer dans sa globalité avec un enjeu de qualité afin de desservir les pôles générateurs comme le parking-relais, l'université, le palais des sports, la gare avec un rabattement facilité pour l'agrément du transport proposé dont des bus à motorisation en accord avec

le développement durable. Elle s'interroge pour quelles raisons les cycles et taxis ne partageraient pas l'espace dévolu au bus. Cette formule redonnerait de place aux piétons, mode de déplacement le moins considéré à BESANCON.

Réponse du Maître d'ouvrage.

Au sujet de l'opportunité du projet et de l'investissement qu'il représente, il convient de se référer à la réponse à l'observation précédente n°10 (C.A.G.B.)

L'insertion urbaine et paysagère du projet ainsi que la prise en compte de la problématique des eaux pluviales, sont notées ici. La C.A.G.B. portera attention à l'intégration d'une qualité suffisante dans la conception et la réalisation du projet sur ces points.

Au sujet de l'inutilisation de la voie bus par les cycles, il convient de référer à la réponse à l'observation précédente n°6 (registre C.A.G.B.). Pour ce qui est des taxis, les arguments sont en partie les mêmes (cisaillement des voies de circulation, gestion des priorités dans les carrefours, inaccessibilité à certaines intersections).

Commentaire du Commissaire enquêteur.

Je traite au fond de la question de l'opportunité du projet dans les conclusions en recensant et évaluant les enjeux positifs et négatifs du projet, y compris son coût.

Je considère qu'il n'est pas imprudent de faire confiance au Maître d'ouvrage en ce qui concerne l'insertion urbaine et paysagère mais également du traitement des eaux pluviales qui relève de prescriptions légales et réglementaires.

J'estime hasardeux, pour ne pas dire dangereux, pour les motifs indiqués, de permettre l'accès des voies bus aux cycles et taxis.

Observation n°10.

Monsieur J. LAMBERT, service gérance Citya, 3 Allée de l'Île aux Moineaux à BESANCON, dans une correspondance datée du 13 juillet 2015, intervient au bénéfice de Madame ANGUENOT, propriétaire d'un immeuble sis 5 Avenue Léo Lagrange, directement impactée par les travaux d'élargissement de voirie.

Cette propriétaire indique que, dans l'immeuble considéré, fonctionne un centre de contrôle technique automobile alors que le projet impose un prélèvement de 300 m² qui engendre la suppression de l'ensemble des alres de stationnement des commerçants.

Le signataire n'est pas en mesure d'envisager le devenir de l'activité « contrôle technique » compte tenu de la suppression du stationnement. La disparition de l'activité commerciale conjuguée à la suppression du stationnement entraîneraient de facto une moins value inquiétante de l'immeuble et une perte de revenus conséquente pour la propriétaire.

Réponse du Maître d'ouvrage.

Plusieurs rencontres ont eu lieu avec le responsable du centre de Contrôle Technique Automobile pour examiner avec lui les différentes possibilités lui permettant de maintenir son activité malgré la réduction de la parcelle due au réaménagement de l'Avenue Léo Lagrange. Une solution qui permettrait de conserver un nombre suffisant avec quelques unes de l'autre côté de l'Avenue est à l'étude. Elle semble pouvoir convenir et, dans la mesure du possible, elle sera mise en œuvre.

Commentaire du Commissaire enquêteur.

Le maintien de l'activité du centre de Contrôle Technique Automobile est impérieux à mon sens et une solution convenable est à découvrir en liaison avec l'exploitant.

Observation n°11.

Monsieur Patrick NOBLET demeurant à BESANCON, dans une correspondance de 6 pages datée du 17 juillet 2015, rapporte les observations des l'Association des Usagers des Transports de l'Agglomération Bisontine (A.U.T.A.B.) au long d'un texte particulièrement structuré traduisant une analyse rigoureuse et objective du projet.

L'association revendique sa légitimité à produire une contribution en sa qualité de militante pour le développement des transports collectifs, des modes doux et d'une politique intermodale des transports respectueux du cadre de vie et de l'environnement.

Le rédacteur communique sa satisfaction pour l'accès au dossier au siège de la C.A.G.B. , à l'Hôtel de ville et par la voie électronique. Il observe des redondances dans les documents mais également des lacunes traitées dans les observations. Il indique sa participation aux diverses réunions de concertation notamment à celle qui a précédé l'ouverture de l'enquête publique à laquelle assistait un nombre appréciable de personnes. Il note que l'enquête publique apporte une information supérieure et permet une meilleure compréhension que les réunions préalables.

Monsieur NOBLET rappelle que ce projet, figure dans les divers documents d'urbanisme et dans le schéma directeur TCSP de l'année 2005 qui a permis la réalisation du tramway. Il a été présenté en même temps que l'itinéraire modifié du tramway et a été perçu parfois comme une compensation. Il intéresse une longueur de 4,100 kilomètres dont 1,7 kilomètre a été traité entre 2002 et 2014. Il représente une première phase susceptible de se prolonger sur l'ensemble de la ligne n°3. Il estime que l'on ne peut être que favorable aux objectifs de ce projet qui doit relier avec les critères de haut niveau de service deux pôles d'échanges importants de la ville et qui répond aux besoins d'une population de 40 000 habitants dont 17 000 étudiants.

Il juge le projet relativement modeste à comparer avec le tramway, lequel n'exige pas d'étude d'impact, reste soumis à déclaration au titre de la Loi sur l'eau, emporte mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.) et devrait recevoir un avis favorable de l'Architecte des Bâtiments de France (A.B.F.) au titre du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (P.S.M.V.) de Battant et autres bâtiments inscrits ou classés.

Ce projet annoncé comme concomitant à celui du tramway lors de la phase de concertation, eu égard à la nécessité d'une déclaration d'utilité publique et du phasage des travaux, engendre un glissement vers 2017. Ce décalage permet d'obtenir une meilleure connaissance du projet pendant l'enquête publique.

Le coût initialement prévu à 10,5 millions d'euros progresse et atteint présentement 15 millions d'euros avec un financement prévu sur trois exercices. Il ressort que des menaces pèsent sur le « Versement Transport ». Le projet éligible au troisième appel à projet de l'Etat dans le cadre du « Grenelle 2 » aurait mérité la recherche d'autres sources d'aides.

Un transfert modal vers le T.C.S.P. est à attendre ; les étudiants montrent un désamour pour la voiture, divers projets urbains (Viotte, Vauban,.....) et d'autres facteurs déterminants justifient l'élaboration d'un contrat d'axe au long du tracé conformément à l'action n°3 du Plan des Déplacements Urbains (P.D.U.).

Les variantes ne concernaient à juste titre que le tronçon Viotte et l'Avenue Léo Lagrange. Les options Rue Midol / Rue Weiss ou Avenue de Montrapon présentaient des difficultés. L'option retenue, en dehors de la contrainte de l'élargissement du Pont de la Gibelotte, autorise la desserte de secteurs en développement et de la Place Leclerc avec son nœud de correspondances. Le signataire considère que le bon choix a été effectué eu égard aux conditions d'insertion, de l'intégration urbaine, de l'optimisation de l'inter modalité et d'un éventuel passage du bus au tramway.

Monsieur NOBLET, analyse en suite projet, secteur par secteur et formule diverses réflexions, suggestions ou recommandations :

- il envisage un autre traitement du secteur lors du transfert du jardin botanique,
- il demande la création depuis et vers la station de cheminements vers le lycée Jules Haag, le quartier Battant et le centre ville dans ce secteur soumis aux accidents,
- il ressent des doutes sur l'aménagement à 26 mètres, sur une partie de l'emprise ; il demande le maintien de l'accès aux commerces, il s'interroge sur la possibilité de démolir un petit bâtiment, apparemment inutilisé, implanté à l'intersection Rue Voirin/ Avenue du 60^{ème} R.I., il souhaite une vigilance accrue quant au fonctionnement du rond-point redimensionné au sud du Pont de la Gibelotte,
- il sollicite le financement rapide de l'élargissement du Pont de la Gibelotte,
- il existe une menace de ralentissements Avenue Léo Lagrange ce qui suppose une attention particulière aux accès des Rues Métin, Delaune et Claudel. Il ne dispose d'aucune information sur le devenir de constructions à détruire et l'illustration de la page n°57 reste ténébreuse, une insertion contrainte Avenue de l'Observatoire et Boulevard Winston Churchill interdit un site propre intégral,
- il existe peu de changements du boulevard Winston Churchill à Témis, la mixité de circulation paraît tolérable et le dimensionnement nécessaire des deux stations terminus.

La configuration des 11 stations, similaires à celles du tramway ne suscite aucun commentaire. Le positionnement du point d'arrêt suppose une réflexion intégrant les correspondances et la sécurité des passagers.

La succession de voies vertes, pistes cyclables sur chaussées et trottoirs assure une continuité pour les déplacements modes doux. La traversée de l'Avenue de la Paix et de la Place Leclerc exigent une vigilance particulière.

Le rédacteur regrette vivement que la simulation des flux automobile repose sur des données de l'an 2006 alors que la situation du réseau viaire a considérablement évolué en particulier dans le secteur Viotte/Leclerc. Il espère un transfert modal qui limitera la circulation automobile notamment lors de manifestations sportives.

Le phasage des travaux par secteur minimisera les nuisances pour les riverains et commerçants ; la désignation d'un médiateur s'impose naturellement.

Le signataire précise que le projet concerne uniquement la mise en site propre partiel d'une liaison entre deux pôles d'échanges majeurs du réseau. L'Autorité organisatrice des transports n'a pas prévu de matériels nouveaux ; il souhaite que la gestion quotidienne affecte à cette ligne les véhicules les plus récents.

Monsieur NOBLET, en conclusion, estime que le projet relie deux pôles multimodaux d'importance et dessert des points d'intérêt : lycées, installations sportives, zones urbaines à créer et densifier, campus

universitaire, zone d'activités Témis. Il estime que, compte tenu des remarques et observations formulées, l'A.U.D.A.B. émet un avis favorable au projet.

Réponse du Maître d'ouvrage.

La C.A.G.B. note le bon accueil et l'avis favorable de l'Association des Usagers des Transports de l'Agglomération Bisontine vis-à-vis du projet. Elle prend connaissance avec intérêt des observations formulées et y rapporte les éléments de réponse ci-dessous.

Les cheminements entre le Lycée Jules HAAG, le quartier Battant et le centre ville et le secteur de la Place Leclerc existent déjà. L'amélioration de leur jalonnement et de leur praticabilité pourra être suggérée à la Ville de BESANCON dont c'est la compétence.

Concernant la largeur de la voirie réaménagée comme déjà indiqué, la conception du projet a conduit à un compromis qui, en tenant compte de l'espace urbain rencontré, accorde à chacun une place tout à fait satisfaisante (Voir aussi les réponses aux autres observations, notamment la n°2 – C.A.G.B.)

Pour l'accès aux commerces, les rencontres avec les personnes concernées ont permis d'étudier des réponses au cas par cas semble-t-il satisfaisantes (il convient de référer aussi aux réponses aux observations précédentes n°7 (point 7) et n°10).

La démolition de deux bâtiments à l'intersection des Rues Voirin et du 60^{ème} R.I est prévue. Les autres bâtiments à démolir sont situés Avenue Léo Lagrange (la maison des associations au n°19, le bar du vélodrome au n°17 b, l'appentis au n°13 et le petit garage à l'angle de la Rue Trépillot).

Le financement du projet est bien inscrit en dépenses au budget de la C.A.G.B.. Il bénéficie d'ores et déjà de subventions de l'Etat (au titre de l'appel à projet dit « Grenelle III ») et de l'Agence de l'eau (infiltration des eaux pluviales). D'autres aides sont ou seront demandées par ailleurs à différents partenaires potentiels (Europe/FEDER, Conseil départemental du Doubs, SYDED).

Les remarques relatives au Pont de la Gibelotte et aux ronds-points situés de part et d'autre recourent celles faites par plusieurs autres personnes et expriment des préoccupations fortes en termes de circulation automobile comme des piétons et cycles. Les éléments de réponses, assez vastes, sont traités par ailleurs dans les réponses précédentes ainsi que dans les réponses aux questions n°1, 3 et 4 du Commissaire enquêteur auxquelles il faut se référer.

Les aménagements cyclables sont également un sujet ayant fait, bien normalement, l'objet de plusieurs observations exprimant des attentes et questionnements réels. Les réponses sont de plusieurs ordres et sont apportées au niveau des observations n°3, 5, 6, 8 (C.A.G.B.) et 2, 3,4 (Ville).

Certes, la simulation des flux automobiles repose sur des données de l'an 2006. Il faut cependant noter que les observations récentes effectuées sur le tracé du projet montrent une stagnation (voire une légère diminution) de la circulation par rapport à 2006 ce qui conduit à considérer les simulations faites comme suffisamment valables.

L'affectation à la ligne de bus en site propre des véhicules les plus récents pourra être envisagée dans le cadre de l'exploitation future du réseau GINKO.

Commentaires du Commissaire enquêteur.

Je n'apporte aucun commentaire supplémentaire à l'observation formulée et aux réponses apportées. Elles enrichissent le débat d'autant plus que le Président de l'Association signataire connaît et maîtrise

parfaitement le sujet. Il est donc légitime et bénéfique que le Maître d'ouvrage accorde un excellent crédit à cette contribution.

Observation n°12.

Madame Ariane et Monsieur Roger CLIVO, demeurant 22 Avenue Léo Lagrange à BESANCON, dans une correspondance, indiquent qu'ils sont propriétaires de la parcelle HX n°170 qu'ils occupent depuis 1963. Ils ont ouï parler du projet T.C.S.P. et demandent avec insistance des informations sur le devenir de leur terrain et sur le montant des indemnités susceptibles d'être allouées.

Ils observent que, depuis des années, le projet d'élargissement de l'Avenue Léo Lagrange figure sur le Plan Local d'Urbanisme, côté stade. Ils s'interrogent sur un tel revirement impactant un nombre considérable de citoyens, propriétaires et commerçants, et à quel coût.

Réponse du Maître d'ouvrage.

Le projet nécessite de prélever que la parcelle HX n°170 (22 Avenue Léo Lagrange) une bande de terrain d'environ 1 mètre de largeur.

Le « déplacement » de l'emprise du projet TCSP vers l'autre côté de l'Avenue ne s'avère pas réalisable ; ce sujet est évoqué plus en détail dans la réponse ci-après à la question n°3 du Commissaire enquêteur.

Le déroulement de l'enquête parcellaire relative au projet a été sollicité auprès du Préfet du Doubs le 23 juin 2015 et devrait se dérouler au mois de septembre 2015.

Commentaire du Commissaire enquêteur.

Le prélèvement foncier, certes toujours pénible à accepter, demeure limité. Les signataires de l'observation auront tout loisir de rencontrer le Commissaire enquêteur en charge de l'enquête publique dite « parcellaire » car ils seront personnellement informés en leur qualité de propriétaire.

3°)- Questionnement du Maître d'ouvrage.

1^{ère} question.

Le porteur du projet est-il en mesure de garantir sur l'honneur le doublement du Pont de la Gibelotte, d'en indiquer la date approximative et de s'en engager sur le fait que la réalisation de cet élément indispensable ne sera pas remise aux calendes grecques.

Réponse du Maître d'ouvrage.

Il est important de rappeler que les études préalables du site propre ont montré un impact acceptable sur la circulation automobile au passage du Pont de la Gibelotte. Les études de trafic réalisées montrent une « réserve de capacité » en cas de priorité des bus sur le pont de la Gibelotte non doublé. Cela a conduit à considérer alors que le doublement pouvait ne pas être nécessaire du moins immédiatement (voir les résultats aux 6.5.1 p. 64 et 65 de la pièce D du dossier) ;

Cependant, le doublement du Pont de la Gibelotte, bien que n'étant pas intégré au projet actuel d'aménagement du site propre, est évoqué dans le dossier d'enquête publique car c'est un point sensible qui est repéré. Cela constituerait très certainement une amélioration très notable du projet et la Communauté d'Agglomération du Grand BESANCON a anticipé l'éventualité de la réalisation d'un nouvel ouvrage d'art accolé au pont existant venant le doubler.

Plusieurs études préalables ont d'ores et déjà été faites ou sont en cours pour en apprécier la faisabilité, les caractéristiques techniques, la cohérence avec le projet de site propre, les articulations avec l'infrastructure et l'exploitation ferroviaire ainsi que le coût : premières reconnaissances géotechniques pour les fondations, levés topographiques et de réseaux, avant-projet, collaboration technique avec la S.N.C.F. Ainsi, la construction d'un pont doublé est envisageable en 2018 ou 2019, délai nécessaire pour la programmation des créneaux d'intervention compatibles avec la circulation des trains et la réalisation des travaux connexes à réaliser sur les voies ferrées et qui sont en cours de discussion avec la S.N.C.F.

Il faut noter enfin que le projet de site propre est conçu de manière compatible avec ce doublement éventuel, les aménagements réalisés de part et d'autre du pont sont configurés pour être fonctionnels avec ou sans doublement du pont. Cela limite les impacts en termes de sécurité et de fluidité de la circulation à la fois en phase transitoire sans doublement et en phase future avec le nouvel ouvrage. L'ampleur des travaux de reprise et de raccordement à la nouvelle voirie aménagée dans le cadre du projet de site propre ainsi que la gêne pendant la construction de l'ouvrage neuf en seront aussi limitées.

La C.A.G.B. note bien que ressort de l'enquête publique une forte demande sociale et urbaine afin que le pont soit doublé dès que possible.

Une discussion aura lieu prochainement au sein de la C.A.G.B. quant à la décision de réaliser ce nouvel ouvrage et de programmer, selon le calendrier ci-dessus, les crédits correspondants dans le budget communautaire (le coût est d'environ 2,4 M€ H.T.).

Commentaire du Commissaire enquêteur.

Je suis gré au Maître d'ouvrage d'expliquer clairement sa position dans la réponse à la question formulée. Mon inquiétude est nourrie par le fait que les orientations prises concernant le Pont de la Gibelotte reposent sur une étude des flux de déplacements, tous modes, tous motifs, réalisée en 2004/2005 INSEE/Grand BESANCON. Je souhaite que les données réelles actuelles confirment les observations faites dernièrement et montrent une véritable « réserve de capacité » en cas de priorité des bus qui, à mon sens, s'impose absolument.

La Ville de BESANCON est sectionnée d'est en ouest par une voie ferrée ; force est de constater que les passages supérieurs ou inférieurs sont relativement nombreux, certes parfois étroits, soit d'est en ouest : chemin du Vernois, rue des Cras, rampe de Montrapon, pont de la Gibelotte, rue Jacquard, rue Jouchoux, boulevard John Kennedy, boulevard nord-ouest et boulevard Flemming.

Je comprends l'option prise et j'apprécie l'anticipation faite afin de ne pas briser l'œuvre réalisée lors d'un élargissement. Cette attitude démontre le sens de l'économie des deniers publics. Je note avec intérêt que la Communauté d'agglomération poursuit les études en collaboration avec la S.N.C.F. afin de ne pas retarder l'élargissement si d'aventure il s'imposait sous le signe de l'urgence. Je considère in fine que le choix opéré ne constitue pas un vice rédhibitoire car il est corrigible au besoin rapidement et sans gaspillage d'argent.

2^{ème} question.

Le Maître d'ouvrage est-il en mesure d'expliquer clairement :

-pour quelles raisons le prélèvement nécessaire Rue Voirin n'est pas réalisé côté Caserne Vauban, propriété de la ville,

-pour quelles raisons, l'emplacement réservé Avenue Léo Lagrange, initialement délimité côté stade a été déplacé sur le côté opposé sur des propriétés de particuliers.

Réponse du Maître d'ouvrage.

D'une manière générale, la conception le long du tracé du site propre s'est faite en recherchant le meilleur compromis entre l'insertion des différentes voies (bus, circulation automobile, cycles, cheminements piétons) dans l'environnement urbain parfois dense et contraint, leur fonctionnalité (largeur, îlots, giration, confort des différents espaces dédiés,) et les prescriptions techniques habituelles liées à la sécurité. Il a notamment été recherché un tracé le moins sinueux et avec le moins de démolitions possibles.

S'agissant d'un aménagement linéaire continu, l'emplacement précis doit aussi être regardé de manière globale et l'ajustement de la position de la voirie dépend à la fois des spécificités et points durs rencontrés très localement mais aussi, parfois, de ceux existants à proximité de part et d'autre. Dans les deux cas cités, c'est cette approche qui a conduit à caler en plan la position de la voirie comme présenté au dossier :

-Rue Voirin : la présence de l'ancienne Infirmerie de la caserne Vauban, conservée et dont les fondations ne doivent pas être affectées par un terrassement très proche, et le raccordement notamment au carrefour avec la Rue du 60^{ème} R.I. empêchent de déplacer plus la chaussée vers l'ouest et de s'éloigner plus de l'immeuble de logements existants côté pair,

-Avenue Léo Lagrange : face au parking du stade, la présence de la station bus (sur-largeur), la sinuosité déjà forte du tracé à cet endroit, notamment la forme en S de l'Avenue et la présence d'un bâti dense explique le choix d'un positionnement qui vient empiéter légèrement sur les propriétés situées au n°22 et 24.

Commentaire du Commissaire enquêteur.

La question a été posée, certes car des observations portent sur le sujet, mais aussi et surtout car j'observais que le Maître d'ouvrage prélevait du terrain sur des propriétés privées alors qu'un espace public appartenant à la ville de BESANCON paraissait être disponible côté opposé. Je me devais de solliciter des explications à ce sujet.

Rue Voirin :

La caserne désaffectée Vauban appartient à la Ville de BESANCON. J'ai demandé à visiter cette emprise et cette demande a été satisfaite le vendredi 31 juillet 2015 à 11 heures 15. J'ai reçu des informations précises de Madame Célia CHAUSSALET, attachée au service urbanisme de BESANCON et de Monsieur Pascal GULDEFIN, porteur du projet à la Communauté d'agglomération. Mes interlocuteurs, outre des plans précis, m'ont remis un historique de cette enceinte militaire riche d'Histoire.

Il convient de préciser que le prélèvement nécessaire à l'installation des voiries Rue Voirin porte légèrement sur le domaine des immeubles collectifs situés à l'est côté pair (environ 1 mètre à 1,50 mètre) mais aussi, surtout et tant que possible côté ouest sur le terrain anciennement militaire. Le projet de restauration de cette caserne prévoit la conservation de divers bâtiments dont celui dit « Infirmerie de garnison » implanté en bordure du mur d'enceinte qui jouxte la Rue Voirin. Les sondages géologiques démontrent qu'il n'est point possible, au risque de déstabiliser la construction, d'approcher le mur Est car il est assis à une extrémité sur un banc de rocher et sur de la terre meuble à l'opposé nécessitant d'ailleurs la réalisation d'un mur de soutien.

Certes, d'aucuns prôneront une solution simpliste à mon sens, à savoir la démolition de ce bâtiment construit entre 1910 et 1913. Une telle décision serait inacceptable car il appartient à un ensemble et entre dans le projet de réhabilitation, il reste le témoin d'évènements heureux et malheureux vécus en ces lieux. En effet, cette emprise, appelée ancienne lunette de Charmont, a été alternativement caserne militaire, hôpital temporaire, camp d'internement ou encore camp pour sujets britanniques.

Ce bâtiment dit « ancienne infirmerie de garnison » relativement imposant, en bon état extérieur, a souffert de déprédations depuis son inoccupation. Il n'est ni classé, ni inscrit à l'inventaire des monuments historiques, mais son architecture typique et sa place dans la mémoire collective exigent sa conservation.

En conséquence, je partage la décision du maître d'ouvrage de partager le prélèvement indispensable de part et d'autre de la Rue Voirin.

Rue Léo Lagrange :

Je suis retourné seul sur les lieux aux fins de réexaminer la configuration de l'Avenue et, effectivement, je juge les arguments du Maître d'ouvrage recevables, d'autant plus que le prélèvement sur les propriétés des n°22 et 24 n'excède pas 1 mètre environ. La préoccupation d'adoucir les virages par un positionnement côté Est contribue à améliorer le confort des usagers.

3^{ème} question.

Le Maître d'ouvrage ne considère-t-il pas opportun de différer la réalisation du projet, de procéder dans un premier temps à l'élargissement du Pont de la Gibelotte, puis d'élaborer et réaliser un véritable T.C.S.P. qui relie le quartier Rivotte au Pôle Témis via la gare Viotte soit sur la totalité de la ligne n°3. Un tel projet serait la réplique nord/sud, sur route, de la ligne de tramway est/ouest.

Réponse du Maître d'ouvrage.

Le site propre entre la gare Viotte, le Campus et Témis figure sur le schéma T.C.S.P de 2005 adopté par la Communauté d'agglomération et était présenté lors de l'enquête publique du tramway comme un projet à réaliser en complément à ce dernier dès que possible. Il répond à une attente forte en terme d'efficacité des transports en commun (temps de parcours, régularité, confort, accessibilité, connexion aux pôles d'échanges...), d'insertion urbaine et paysagère, de mobilité (desserte d'une population de 40 000 habitants, 9 000 voyages par jour à terme) et repousser sa réalisation de plusieurs années n'est pas envisageable. Les bénéfices escomptés seront bien réels dès sa mise en service, même sans le doublement immédiat du Pont de la Gibelotte. Il n'empêche pas non plus d'envisager l'avenir tel que suggéré : d'une part le doublement du Pont de la Gibelotte demeure possible, d'autre part, l'amélioration de la ligne n°3 au-delà de la gare Viotte vers le quartier Rivotte sera étudiée au sein du réseau GINKO et dans le cadre du Plan des Déplacements Urbains (P.D.U.)

Commentaire du Commissaire enquêteur.

L'idée de retarder la réalisation du transport en commun en site propre n'effleure en aucun cas mon esprit. J'observe cependant que, le schéma T.C.S.P date de 2005, que la réalisation de l'élargissement du Pont de la Gibelotte représente un coût de 2,4 M€ (H.T.) et que franchissement de ce passage supérieur dans la liaison Gare Viotte – Pôle Témis apparaissait pratiquement comme un passage obligé. Je me garderai de tout reproche sur un manque d'anticipation, je sais combien l'élaboration d'un tel projet est laborieuse car elle requiert l'adhésion des Elus, la résolution de contraintes diverses et l'acquisition du financement.

Le choix est opéré, je le respecte et je le soutiens. Je souhaite que, très rapidement soient étudiées les possibilités de prolongation vers le Faubourg Rivotte avec la création dans ce secteur d'un parking relais.

4^{ème} question.

Dans l'hypothèse où le T.C.S.P. serait mis en service avant l'élargissement du Pont de la Gibelotte, ne serait-il pas judicieux de réserver l'emprise disponible aux bus et modes doux et de dévier les autres véhicules (automobiles, camions, motocyclistes...) vers les passages inférieurs de la voie S.N.C.F à l'est Rue de Vesoul et à l'ouest Rue Jacquard, Rue Auguste Jouchoux.

Réponse du Maître d'ouvrage.

Comme l'ont montré sur d'autres carrefours les études de circulation, le passage prioritaire des bus sur le Pont de la Gibelotte, en situation réaménagée sans être doublé, dégrade de manière acceptable les conditions de circulation. Par ailleurs, les deux giratoires, de part et d'autre, favoriseront les reports de trafic. En rendant le passage direct possible entre les Rues Weiss et Trépillot, cette nouvelle fonctionnalité du plan de circulation créera une liaison est-ouest dans les deux sens le long de la voie ferrée sans obliger à franchir le Pont de la Gibelotte en empruntant la Rue Nicolas Bruand, Rue Midol, Rue Welss, Rue de Trépillot, Rue Ampère. Le pont réaménagé offrira quoiqu'il en soit une voie verte sécurisée pour les piétons et cycles. Enfin, les trajets alternatifs en cas de coupure permanente à la circulation générale entraîneraient des détours importants vers l'ouest et des reports probablement préjudiciables en termes d'encombrement.

Commentaire du Commissaire enquêteur.

Ma question n'avait pas d'autre but que de provoquer la réflexion et l'anticipation dans l'hypothèse où des difficultés surgiraient Pont de la Gibelotte. Une démarche intellectuelle préalable associée à des études ponctuelles permet de réagir de manière plus judicieuse et rapide à une problématique complexe comme la circulation.

3.6. Synthèse du chapitre n°3.

Les Associations représentatives des usagers, les Conseils syndicaux de copropriétés, les riverains du linéaire et le grand public se sont montrés concernés par le projet comme le témoigne le nombre de 23 observations qui abordent les divers aspects comme l'opportunité, le coût, les incidences sur le foncier privé, la fluidité du trafic et la sécurité des usagers notamment les cyclistes et piétons mais également les apports quant aux usagers des transports en commun.

Les contributions émanant de « spécialistes » des déplacements ou de l'immobilier, longues, précises, constructives parfois incisives témoignent d'une étude approfondie du dossier et traitent du projet dans sa globalité. Les apports des particuliers, plus contraints, abordent des problèmes plus ponctuels ou plus personnels.

Le projet ne suscite que quelques rares contestations sur le fond qui reposent sur la crainte d'une atteinte à la propriété ou à la disparition de commodités d'accès aux immeubles ou facilités de stationnement. Les commerçants, malgré les contacts établis avec le Maître d'ouvrage s'inquiètent sur les incidences des travaux quant à l'accès et à la signalétique de leurs boutiques. L'ensemble des intervenants demandent un dialogue avec le Maître d'ouvrage afin de rechercher les solutions aux problèmes posés.

Les réponses du Maître d'ouvrage proposent des solutions et, en filigrane manifestent la ferme volonté d'aplanir les difficultés par la concertation lors d'échanges directs.

Les observations formulées ne fournissent aucune unité de pensée et évoluent par contre selon les préoccupations ressenties ou les craintes redoutées.

J'ai recueilli, sans difficulté aucune, tous les éléments nécessaires à la rédaction de conclusions motivées et complètes et à la formulation d'un avis éclairé.

A MONTROND le CHATEAU, le 9 août 2015.

Gabriel LAITHIER,
Commissaire enquêteur désigné.



République Française
oooooOOOooooo

Préfecture du Doubs
à BESANCON

Tribunal administratif
de BESANCON

ENQUETE PUBLIQUE

préalable à la Déclaration d'Utilité publique (D.U.P.) relative au projet de réalisation des travaux de création d'une ligne de Transport en Commun en Site Propre (T.C.S.P.) entre la gare Viotte et le pôle TEMIS et à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.) de la commune de BESANCON.

oooooOOOooooo

CONSULTATION PUBLIQUE

du lundi 8 juin au vendredi 17 juillet 2015 inclus.

ooooooooOOOooooo

CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS

établis par Monsieur Gabriel LAITHIER, 6 Impasse des Vaujeans – 25 660 – MONTROND le CHATEAU, désigné par décision n°E 15 000 063/25 signée le 24 avril 2015 par Monsieur Eric KOLBERT, Président du Tribunal administratif de BESANCON.

oooooOOOooooo

2^{ème} PARTIE

SOMMAIRE

1. CONCLUSIONS MOTIVEES.

1.1. Objet de l'enquête, rappel général,

1.2. Quant aux modalités de déroulement de la consultation,

1.3. Déclaration d'utilité publique.

1.3.1. Quant aux enjeux positifs,

1.3.1.1. Promotion des transports en commun et modes doux de déplacement,

1.3.1.2. Réponse à une demande sociale,

1.3.1.3. Effets sur l'activité des entreprises,

1.3.1.4. Impacts bénéfiques sur l'environnement.

1.3.2. Quant aux enjeux négatifs,

1.3.2.1. Coût du projet,

1.3.2.2. Atteinte à la propriété privée.

1.4. Mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme.

1.4.1. Incidences sur l'économie générale du document opposable,

1.4.2. Modifications et évolutions des documents composant le Plan local d'urbanisme ;

1.5. Conclusion générale.

2 – AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR.

2.1. Quant à la déclaration d'utilité publique.

2.1.1. Réserves expresses,

2.1.2. Recommandations.

2.2. Quant à la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme

2.2.1. Réserves expresses,

2.2.2. Recommandations.

1 – CONCLUSIONS MOTIVEES

1.1. Objet de l'enquête, rappel général.

Monsieur Jean-Louis FOUSSERET, Président de la Communauté d'Agglomération du Grand BESANCON (C.A.G.B.) et en vertu de ses responsabilités d'Autorité Organisatrice des Transports Urbains (A.O.T.U) sur le territoire de cette intercommunalité, soumet à enquête publique le projet des travaux relatifs à la création d'un Transport en Commun en Site Propre (T.C.S.P.) entre la gare Viotte et le Pôle Témis à BESANCON sur une longueur de 4,100 kilomètres. Ce linéaire constitue une section de la ligne n°3 du réseau GINKO qui aboutit au même lieu mais débute au Faubourg Rivotte.

La concrétisation de ce projet nécessite des expropriations et par voie de conséquence une Déclaration d'Utilité Publique des Travaux (D.U.P.) et une mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.) de la Ville de BESANCON.

Les présentes conclusions résultent de l'étude du dossier, des constatations effectuées au long du tracé, des observations formulées par le public et les Personnes Publiques Associées (P.P.A.), des explications et objections développées par le Maître d'ouvrage, des renseignements obtenus auprès de personnes averties et de la réflexion personnelle. Elles font partie intégrante du rapport complet d'enquête publique et ne peuvent en être scindées.

J'ai établi un procès-verbal de synthèse des observations formulées comportant un questionnaire que j'ai remis en mains propres au Maître d'ouvrage le 21 juillet 2015 accompagné d'une copie intégrale des registres d'enquêtes et de l'ensemble des documents remis ou adressés. J'ai obtenu une participation active de sa part concrétisée par la réception d'un mémoire en réponse le 31 juillet 2015 comptant 22 pages.

J'expose mes conclusions et je fonde mon avis, en m'assurant dans un premier temps de la régularité de la procédure puis, en recensant, analysant, comparant et évaluant les enjeux positifs et négatifs du projet, afin de déterminer, selon la théorie dite « du bilan » et selon ma perception personnelle, son caractère d'utilité publique. J'examine enfin les évolutions nécessaires du plan local d'urbanisme afin de juger de l'opportunité de sa mise en compatibilité.

Le déroulement de l'enquête, l'énumération et l'analyse chronologique des observations émanant des personnes publiques et du grand public sont relatés dans mon rapport auquel le lecteur peut utilement se reporter (document distinct et joint).

1.2. Quant aux modalités de déroulement de la consultation.

La consultation s'est déroulée du lundi 8 juin 2015 au vendredi 17 juillet 2015 soit 40 jours consécutifs. J'ai assumé, en coordination avec les Autorités concernées à la Préfecture du Doubs et à la Communauté d'agglomération, tous les aspects de la mission depuis la préparation de l'Arrêté d'ouverture de l'enquête publique jusqu'à la rédaction du rapport et des conclusions.

L'information du public a été pratiquée dans le respect des textes législatifs et réglementaires par affichage au siège de la Communauté d'agglomération, à l'Hôtel de Ville de BESANCON et au long du

linéaire, par la parution des annonces légales, par voie électronique (350 connexions) et par divers articles insérés dans la presse.

L'enquête publique a été diligentée conformément aux indications publiées avec la mise à disposition d'un dossier complet avec registre d'enquête à la Communauté d'agglomération durant 237 heures 30 et à l'Hôtel de ville durant 203 heures, la possibilité d'exploiter les documents sur le site Internet du Maître d'ouvrage et de formuler des observations par voie électronique à une adresse spécialement dédiée. Le dossier volumineux, clair et lisible obéissait aux prescriptions textuelles en la matière et affichait une complétude qui a évité tout grief.

Je me suis tenu à la disposition du public durant 4 permanences (dont une le samedi) de chacune 3 heures soit un total cumulé de 12 heures.

Le porteur du projet n'a affiché aucune réticence en matière de concertation préalable et de communication avec utilisation de tous les vecteurs disponibles. J'ai obtenu aisément, précisément et rapidement réponse à toutes les questions posées.

Je précise que plusieurs visiteurs ont énoncé leur satisfaction de bénéficier de la possibilité de consulter le dossier et de formuler des observations par voie électronique.

Les prescriptions des articles R 123-1 et suivants du Code de l'environnement relatifs à l'organisation et à l'exécution de l'enquête publique ont été strictement respectées.

En résumé, la consultation qui a suscité un relatif intérêt (23 observations) n'a provoqué aucune polémique, aucune passion exacerbée. Elle s'est déroulée dans un climat calme et empreint d'une indéniable liberté et possibilité d'expression. Elle n'a été, à ma connaissance, entachée par aucun incident ou dysfonctionnement. Je n'ai ouï aucune doléance.

Je considère en conséquence que la procédure a été régulière, a permis une information dense et précise avec la faculté de s'exprimer librement dans des conditions très satisfaisantes. J'estime que l'exécution de l'enquête dans le respect avéré et vérifiable des formalités ne saurait, à mon avis, motiver à elle seule, une contestation argumentée sur un motif unique de forme.

1.3. Déclaration d'utilité publique.

1.3.1. Quant aux enjeux positifs.

Les enjeux positifs comportent des aspects sociétaux tels la promotion des transports en commun et modes doux de déplacement, la réponse à une demande pressante de la population, des incidences bénéfiques sur l'environnement mais également des aspects économiques avec des travaux procurant de l'activité à un large panel d'entreprises.

1.3.1.1. Promotion des transports en commun et modes doux de déplacement.

La réalisation d'un Transport en Commun en Site Propre sur un axe nord-sud, contribue grandement à développer l'attractivité de ce mode de transport. La population opte pour ce moyen dès lors qu'il s'avère rapide, régulier, aisément accessible et moins onéreux que la voiture particulière.

Ce projet permet un déplacement de terminus à terminus en 16 minutes avec une vitesse commerciale de 18 kilomètres/heure soit un gain minimal de temps de 4 minutes. Les véhicules utilisés bénéficieront en sus d'une priorité de passage aux intersections. Ils ne subiront plus les aléas des flux de

circulation et offriront ainsi une régularité certaine et un confort amélioré par l'absence de démarrages, arrêts, accélérations et freinages répétés. L'accès aux personnes à mobilité réduite aux arrêts et aux véhicules sera assuré tout au long du linéaire. Les stations seront pourvues d'un mobilier urbain agréable alors que l'information des usagers sera distribuée par les vecteurs phoniques et graphiques modernes.

Les adeptes des modes doux de déplacement apprécient ce projet qui conforte la place et améliore la sécurité des cyclistes et des piétons plongés dans le bain des flux de circulation. En effet, le Maître d'ouvrage a organisé des espaces sécurisés, notamment dans les intersections et giratoires à l'adresse de ces usagers particulièrement vulnérables. Les doléances, à chaque consultation publique accordant une possibilité d'expression aux pratiquants des modes doux, se révèlent nombreuses et insistantes. Elles traduisent que l'utilisation de ce mode de déplacement, en certains lieux, engendre des risques conséquents et qu'il convient de remédier à cette situation. Cet état de fait, maintes fois souligné, en particulier lors de l'enquête préalable à l'approbation du Plan des Déplacements Urbains, sensibilise les Autorités qui s'ingénient actuellement à rechercher des mesures adaptées. Le porteur du projet de Transport en Commun en Site Propre, dans le mémoire en réponse aux observations, exprime sa volonté d'écouter les usagers et sécuriser les pistes cyclables, voies vertes et cheminements pour piétons.

La qualité de l'air à BESANCON n'est pas constamment optimale et des pics de pollution menacent parfois la santé des habitants. La circulation automobile n'est pas étrangère à cette menace. Il me paraît impérieux de réduire le nombre de voitures particulières en ville et de favoriser l'éclosion des transports en commun et modes doux. Il ne suffit point de se lamenter sur le réchauffement climatique, la consommation excessive d'énergie fossile, les effets pervers de la dégradation de la qualité de l'air sur la santé humaine et de ne prendre aucune mesure salvatrice. Il convient nécessairement de concilier les discours avec les actes.

Je constate que les facteurs déterminants : rapidité, régularité, accessibilité et confort des transports en commun produits par le site propre d'une part, sécurité et continuité des itinéraires des modes doux de déplacement affichés dans le projet d'autres part, constituent des éléments très forts qui militent en leur attractivité et par voie de conséquence à leur développement.

Je ne doute aucunement que le projet soumis à enquête publique contribue à l'attractivité des transports en commun et modes doux. Il engendre de ce fait des bienfaits sur l'environnement et la santé publique à l'adresse de toute une population et lui confèrent indubitablement un caractère d'utilité publique.

1.3.1.2. Réponse à une demande sociale.

Le projet concerne en général la ligne n°3 qui relie le Faubourg Rivotte au Pôle Témis et en particulier de ce terminus à la Gare Viotte. Il intéresse une population de 40 000 habitants et les études de faisabilité envisagent à terme une fréquentation de 9 000 voyageurs/jour. Ces données ne sont pas anodines ; elles reposent sur des études fiables et solides. J'ai énuméré à la page 10 de la première partie du rapport, chapitre 1.3. « Présentation détaillée des caractéristiques du projet », rubrique « équipements existants ou projetés », les éléments qui justifient une attente forte des usagers en provenance des secteurs résidentiels, des infrastructures sportives, des établissements universitaires ou des lieux de travail notamment à venir.

Le linéaire offre de nombreuses connexions avec les autres lignes du réseau routier ou ferré local, régional et national, des possibilités de stationnement en parcs-relais, un accès aisé aux commerces, administrations ainsi que lieux de spectacle ou de culture au centre ville.

Cette clientèle potentielle importante ne dispose pas forcément des moyens pour se déplacer en voiture particulière et de s'offrir le stationnement au centre ville. Elle affiche souvent la noble préoccupation de ne pas polluer l'atmosphère, d'économiser les énergies fossiles ou de s'adonner à une activité physique

par le déplacement, elle ressent sans doute le besoin d'échanges humains provoqués par les transports en commun.

Ce besoin de transport en commun en site propre est d'ailleurs exprimé à plusieurs reprises lors de la consultation. Il n'est pas permis de ne pas l'entendre.

Dès lors, je considère, que le projet répond à une attente sociale très forte émanant de milieux populaires ou non, mais également et surtout de personnes soucieuses d'utiliser tous les moyens mis à disposition par et avec le budget de la Collectivité dans le but de maintenir les liens sociaux, de permettre à chacun de se déplacer dans des conditions convenables dans le respect de l'environnement. J'observe que l'évolution des comportements, certes lente mais inexorable, ouvre de larges perspectives aux transports en commun et modes doux dès lors que les Autorités s'efforcent de répondre aux attentes en la matière.

1.3.1.3. Effets sur l'activité des entreprises.

Le budget initial correspond à 15 millions d'€ susceptible d'être abondé d'une somme de 2,5 millions d'€ environ dans l'hypothèse de l'élargissement du pont de la Gibelotte. Il s'agit, point très important à mon sens, d'un investissement donc d'une dépense avec un retour financier.

Les travaux à réaliser concernent essentiellement le secteur des bâtiments et travaux publics (B.T.P.) mais ils nécessitent également l'achat et l'installation de mobilier urbain ou autres équipements (feux tricolores, sonorisation, panneaux lumineux d'information.....). Ils intéressent en conséquence un large panel d'entreprises qui souffrent indubitablement depuis plusieurs années d'une crise profonde, laquelle paralyse l'emploi et met parfois en péril leur survie.

La réalisation du projet, envisagée à court terme, constitue à n'en pas douter, une bouffée d'oxygène bienfaisante pour les employeurs locaux et régionaux qui déplorent souvent l'absence de projets structurants d'envergure.

J'estime en conséquence que les bienfaits à attendre sur l'activité des entreprises donc de l'emploi n'est nullement négligeable. Ils constituent en conséquence des facteurs qui procurent un caractère d'utilité publique au projet.

1.3.1.4. Impacts bénéfiques sur l'environnement.

Je recense divers impacts bénéfiques sur l'environnement.

Je note en premier lieu une amélioration de la qualité de l'air à attendre d'une part par une réduction du nombre de véhicules particuliers et d'autre part par une circulation plus régulière des transports en commun avec l'évitement des arrêts, démarrages, accélérations ou freinages intempestifs. Cet objectif découle également d'un accroissement à attendre de l'utilisation facilitée et sécurisée des modes doux, modes de déplacement envers lesquels la population bisontine se tourne progressivement. Ce point s'avère très important.

La réalisation du projet entraîne divers travaux connexes sur les réseaux secs et humides. Ainsi, ils apporteront une amélioration sensible dans le recueil et le traitement des eaux usées mais aussi et surtout des eaux pluviales particulièrement polluées sous l'effet du trafic automobile. Je ne doute pas que la qualité des eaux du récepteur, en l'occurrence la rivière le Doubs, bénéficiera de cette épuration préalable plus efficiente.

J'ai entendu et écouté diverses doléances sur l'abattage de plusieurs plantations et sur le bétonnage d'espaces, plus particulièrement Place Leclerc. Nul ne se réjouit et nul ne conteste cette obligation résultant de l'implantation spatiale des voiries. Le Maître d'ouvrage, à travers le dossier s'engage à ce sujet et je ne doute en aucun cas de son savoir faire et de son savoir être en ce domaine. J'ai ouï les doléances, parfois acerbes, lors de la suppression des arbres Quai Vieil Picard lors de la réalisation du tramway. Le résultat obtenu, il convient de l'admettre, satisfait pour le moins globalement la population et les critiques se sont tues. J'ose espérer un aboutissement similaire.

Les effets bénéfiques sur l'environnement en général ne se révèlent pas fantastiques ; cependant même modestes, ils existent et contribuent à bonifier la situation actuelle. Ils portent sur des sujets qui préoccupent chacun de nous comme la qualité de l'air, de l'eau ou l'image paysagère. De ce fait, à mon sens, ils servent l'intérêt général et étayent l'utilité publique du projet.

1.3.2. Quant aux enjeux négatifs.

Ils se révèlent peu nombreux mais très sensibles car ils affectent la propriété privée.

1.3.2.1. Coût du projet.

Le projet représente un coût important qui incombe à la Communauté d'agglomération du Grand BESONCON, intercommunalité aux ressources certes conséquentes en raison de la population et des activités développées sur son territoire.

La dépense, inscrite relève d'un budget spécifique annexe « Transports » renfermant le fonctionnement du réseau GINKO et l'investissement nécessaire à son exploitation alimenté par le « versement transports », l'emprunt au titre des investissements et par un prélèvement sur le budget général. Elle sera allégée par l'octroi de subventions émanant de l'Etat et de l'Europe mais sans doute par d'autres aides que le Maître d'ouvrage ne manquera pas de solliciter.

Le coût n'affecte pas directement le budget des particuliers et n'alourdit pas à lui seul la pression fiscale. Le montant des travaux, à mon sens, n'est pas démesuré eu égard aux bienfaits procurés. Une augmentation attendue très sensible de la fréquentation de cette ligne (9 000 véhicules/jour) compense également l'investissement susceptible d'être considéré important.

Je considère que la dépense, pour désagréable qu'elle soit toujours, mérite d'être engagée en raison des motifs invoqués et développés ci-avant à savoir absence d'incidence directe sur le budget des familles, rapport favorable entre le coût et les effets attendus.

1.3.2.2. Atteinte à la propriété privée.

Ce point, le plus contesté, constitue le sujet qui fâche les propriétaires et autres ayants droits. Je juge utile de préciser en propos liminaire :

- ☞ que plusieurs acquisitions ont été conclues à l'amiable,
- ☞ que les prélèvements partiels et limités en surface, représentent des bandes longitudinales dont la largeur n'excède pas 1,50 mètre,
- ☞ que le Maître d'ouvrage recherche et propose des solutions pour compenser la perte de stationnements et maintenir l'accès aux immeubles dans des conditions de facilité et de sécurité satisfaisantes.

Je n'ignore pas le caractère sacré de la propriété dans l'esprit du peuple français, sentiment bien légitime et reconnu d'ailleurs par le cadre légal de l'expropriation. Toutefois, pour désagréable qu'il soit, le prélèvement demeure partiel et l'emprise prélevée ne compromet pas gravement la jouissance de la propriété et ne comporte pas, à ma connaissance de valeur affective forte. Le Maître d'ouvrage s'emploie à annihiler les effets négatifs et à indemniser à hauteur du préjudice subi.

J'invite les propriétaires concernés à prendre en compte l'intérêt général du projet et à mesurer les effets bénéfiques attendus. Ils sont, à mon avis au moins bénéficiaires sur un point à savoir la santé publique. Cette réflexion nécessaire et bienfaisante aide à comprendre et à accepter les décisions de l'Autorité, décisions qui ne sont pas prises pour pénaliser tel ou tel mais pour le mieux vivre d'une majorité.

En conséquence, je considère que les atteintes aux propriétés privées, particulièrement réduites en comparaison d'autres projets, pour désagréables qu'elles soient, sont supportables et justifiées.

1.4. Mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme.

1.4.1. Incidences sur l'économie générale du document opposable.

La ville de BESANCON dispose d'un Plan Local d'Urbanisme approuvé le 5 juillet 2007 qui exige une mise en compatibilité avec le projet de Transport en Commune en site Propre selon les modalités définies à l'article R 123-23 du Code de l'urbanisme. L'examen conjoint des Personne Publiques Associées exigé par les prescriptions de l'article L 123-14-2 du Code l'urbanisme a été effectué le 5 juin 2015.

Cette mise en compatibilité ne suscite aucune observation du public.

Les travaux envisagés se révèlent en cohérence avec les objectifs en matière de développement des transports en commun inscrits dans le Projet d'Aménagement et Développement Durable (P.A.D.D.) mais également avec les Orientations d'Aménagement. Il m'apparaît dès lors que la mise en compatibilité n'affecte pas l'économie générale du document. Les évolutions portent davantage sur une actualisation de forme des divers documents composant le Plan local d'urbanisme, notamment la liste des « emplacements réservés ».

1.4.2. Modifications et évolutions des documents composant le Plan Local d'urbanisme.

Le rapport de présentation nécessite un additif à verser au chapitre III du dossier qui consiste à compléter le document intitulé « Parti d'aménagement zonage et règlement du rapport de présentation avec :

- ☞ la création de nouveaux emplacement réservés et la modification des documents graphiques, pièce 4.2.1. (planches de zonage réglementaire à l'échelle 1/2000^{ème}),
- ☞ la modification de la pièce 4.5. (liste des emplacements réservés).

La procédure n'exige pas une mise en compatibilité du dossier n°4.1. «Règlement - pièces écrites ».

La liste des emplacements réservés justifie un additif. Les planches graphiques font apparaître les nouveaux emplacements réservés identifiés sous le code ER n°002 et le dossier présente les emplacements

réservés avant et après la mise en compatibilité afin d'assurer une bonne information du public lors de l'instruction des permis de construire.

En conséquence, je considère que la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de BESANCON est nécessaire dès lors que le projet de Transport en Commun en Site Propre est déclaré d'utilité publique. Je précise que les modifications projetées n'auront aucune autre conséquence que d'assurer la compatibilité requise et que rien ne s'oppose aux modifications nécessaires.

1.5. Conclusion générale.

J'ai veillé à la régularité de la procédure. J'ai observé minutieusement le territoire. J'ai étudié profondément le dossier. J'ai écouté avec beaucoup d'attention le Maître d'ouvrage et les divers intervenants. J'ai disséqué la teneur des observations et analysé les souhaits et les exigences. J'ai réfléchi longuement aux implications de ce projet notamment sur ses incidences sur la promotion et la qualité des transports en commun mais également sur les attentes du public concerné et les incidences environnementales.

Le projet de réalisation du Transport en Commun en Site Propre entre la Gare Viotte et le Pôle Témis s'inscrit étroitement dans un plan d'ensemble approuvé par l'assemblée délibérante de la Communauté d'agglomération de BESANCON. La mise en service de la ligne de tramway atteste de l'intérêt du transport en commun en site réservé. Il est impérieux à mon sens de promouvoir l'attraction des transports en commun et des modes doux de déplacement fût-elle au détriment de la voiture particulière. Il est urgent à mon sens de protéger la qualité de l'air, d'économiser les énergies fossiles et de donner aux transports en commun et modes doux les atouts d'une attractivité par la vitesse commerciale, le confort et la régularité des déplacements mais également en ce qui concerne les modes doux par la sécurité.

Le projet revêt de multiples enjeux positifs développés ci-avant ; ils apparaissent à mon sens probants et conséquents. Il provoque certes une atteinte à la propriété privée, seul enjeu négatif, d'ampleur limitée et acceptable dès lors que les personnes concernées découvrent et acceptent l'utilité publique. Il appartient au Maître d'ouvrage de répondre pleinement aux attentes en ce domaine afin de communiquer, d'expliquer et de compenser le préjudice patrimonial, sinon affectif subi.

Il m'apparaît que la question de l'élargissement du Pont de la Gibelotte ne constitue pas un vice rédhibitoire ; toutefois cette problématique exige attention, observation, anticipation et au besoin réaction.

En conclusion, je considère que le projet, analysé dans sa globalité et dans sa finalité, engendre des enjeux positifs qui servent indiscutablement l'intérêt général nettement supérieurs aux enjeux négatifs susceptibles d'être annihilés par une attitude humaine, voire reconnaissante et par une compensation juste et spontanée.

2 – AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

VU, l'étude du dossier soumis en enquête publique, les observations formulées par le public, les entretiens avec les personnes concernées ou averties, ma connaissance des lieux et les explications développées par le porteur du projet,

VU la régularité de la procédure appliquée à l'enquête publique et son déroulement,

VU les conclusions exposées supra,

CONSIDERANT les finalités du projet,

2.1. Quant à la déclaration d'utilité publique :

J'ai l'honneur d'émettre un :

AVIS FAVORABLE

à la déclaration d'utilité publique du projet de réalisation des travaux dans le cadre de la création d'une ligne de bus en site propre entre la Gare Viotte et le Pôle Témis à BESANCON.

2.1.1. Réserves expresses.

Mon avis est conditionné par la mise en œuvre effective du système envisagé accordant la priorité aux bus dans les intersections (appel à feu vert)

2.1.2. Recommandations.

Je souhaite que les études relatives à l'élargissement du Pont de la Gibelotte soient poursuivies aux fins d'une réalisation rapide en cas de besoin.

2.2. Quant à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de BESANCON :

J'ai l'honneur d'émettre un :

AVIS FAVORABLE

à la mise en compatibilité nécessaire du plan local d'urbanisme de BESANCON.

2.2.1. Réserves expresses.

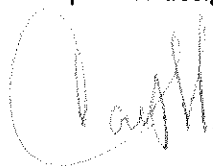
Mon avis n'est conditionné par aucune réserve expresse.

2.2.2. Recommandations.

Mon avis n'est assorti d'aucune recommandation particulière.

A MONTROND le CHATEAU, le 9 août 2015.

Gabriel LAITHIER,
commissaire enquêteur désigné.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Gabriel Laithier', is positioned below the typed name and title.