

DÉPARTEMENT DE L'AIN

**RECONSTRUCTION DU PONT DE
FLEURVILLE SUR LA SAÔNE RD933A**

COMMUNES DE MONTBELLET ET DE PONT-DE-VAUX

**ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE PRÉALABLE
- PUBLICITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DU PROJET
-AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE**

Du 06 Juillet au 19 Août 2020

RAPPORT

(45 pages et 127 pages d'annexes)

Gaston MARTIN Commissaire Enquêteur

18 Septembre 2020

Dossier N° E20000003 / 69

SOMMAIRE

1 GÉNÉRALITÉS

1.1 Préambule	Page 3
1.2 Objet de l'enquête	Page 5
1.3 Cadre juridique	Page 5
1.4 Nature et caractéristiques du projet	Page 6
1.5 Composition du dossier	Page 7

2 ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

2.1 Désignation du Commissaire Enquêteur	Page 9
2.1 Modalités de l'enquête	Page 9
2.3 Information du public	Page 10
2.4 Climat de l'enquête	Page 10
2.5 Clôture de l'enquête	Page 11
2.6 Relation comptable des observations	Page 11
2.7 Procès Verbal de Synthèse	Page 12
2.8 Mémoire en réponse	Page 13

3 AVIS PERSONNEL DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR Page 14

4 ANALYSE DES OBSERVATIONS Page 18

5 ANALYSE DU MÉMOIRE EN RÉPONSE AU PROCÈS VERBAL DE SYNTHÈSE Page 34

ANNEXES

A Procès verbal de Synthèse (36 pages et 11 pages d'annexes) avec accusé de réception de Monsieur le Président du Conseil Départemental de l'Ain

B Un autre projet possible/ Avantages et Inconvénients (8 pages y compris 4 photos)

C Éléments d'appréciation du coût des travaux (2 pages)

D Comparaison des profils en long Impact visuel des solutions (4 pages y compris 2 photos)

E Ouvrage provisoire (2 pages)

F Profil en travers (1 page)

G Mémoire en réponse du Conseil Départemental de l'Ain (45 pages et 16 pages d'annexe)

PIÈCES JOINTES

Constats d'affichage pour les quatre communes concernées

Copies des parutions dans la presse (huit au total)

Quatre registres d'enquête

Quatre dossiers d'enquête

1 GÉNÉRALITÉS

1.1 Préambule

Le pont de Fleurville franchit la Saône pour relier les communes de Montbellet (Saône et Loire) et de Pont-de-Vaux (Ain) par la RD 933A. L'ouvrage actuel, de longueur 185 m, est le résultat d'une construction ancienne qui a fait l'objet de transformations (initialement utilisé pour un tramway) et de réparations (suite à des dommages de guerre).

Il présente actuellement, notamment au niveau de son tablier (corrosion importante de la structure métallique relevée lors des inspections détaillées de 2004 et 2012) des dégradations avérées qui ont conduit à prendre des mesures de restriction de la circulation, en plusieurs étapes . Aujourd'hui, le tonnage est limité à 26 tonnes (depuis 2013), la circulation s'effectue en alternat (une voie de circulation de 3m, hauteur maximale de 4,30 m et limitation de vitesse à 50 km/h).

Ces difficultés ont conduit à étudier plusieurs solutions qui permettent de rétablir un franchissement sans restriction de circulation.

Le projet validé par les présidents des conseils départementaux de Saône et Loire et de l'Ain (décision prise lors de la réunion du 17 Mars 2016) est de reconstruire, en amont du pont actuel , un nouvel ouvrage de longueur supérieure à celle de l'ouvrage existant (272 m).

Les objectifs affichés de l'opération sont les suivants :

- # maintenir le franchissement de la Saône pour les usagers avec la construction du nouveau pont, puis la déconstruction du pont actuel,
- # rétablir une liaison sécurisée entre les départements de l'Ain et de la Saône et Loire pour les véhicules,
- # améliorer les circulations locales et notamment favoriser les cheminements des circulations douces,
- # permettre le croisement de deux véhicules,
- # faciliter l'entretien ultérieur de l'ouvrage.

Il est clairement précisé que le projet s'apparente davantage à une opération de requalification qu'à un aménagement permettant une augmentation de capacité pour les trafics régionaux.

Le secteur d'étude est concerné par :

- # un arrêté préfectoral de protection de biotope,
- # et, sur les mêmes espaces, le site Natura 2000 (ZPS FR 8212017 et ZSC FR 8201632) « Prairies humides et forêts alluviales de Val de Saône,
- # une ZNIEFF de type II,
- # deux ZNIEFF de type I (rive droite et rive gauche),
- # une ZICO.

Le projet est en emprise directe uniquement sur la ZNIEFF de type I de la rive droite et la ZICO.

Les principales contraintes techniques sont les suivantes :

- # travaux au droit d'une rivière et en zone inondable,
- # travaux en milieu naturel avec de nombreux enjeux,
- # raccordements sur les voiries et réseaux existants,
- # proximité immédiate de puits d'alimentation en eau potable,
- # rivière utilisée pour le transport fluvial,
- # proximité d'habitations et zones d'activités et de loisirs (gîtes, camping, sentier, voie bleue).

Les principales contraintes environnementales sont les suivantes :

- # présence de cours d'eaux et habitats associés,
- # zone inondable de la Saône,
- # biodiversité présente intéressante,
- # puits d'exploitation pour l'alimentation en eau potable et périmètres de protection associés.

Énoncés de façon différente, selon l'Autorité Environnementale, : « *Les principaux enjeux environnementaux sont :*

- # la préservation du milieu naturel notamment pendant la phase chantier,*
- # la préservation du champ d'expansion des crues de la Saône et de la dynamique du cours d'eau,*
- # la gestion des répercussions prévisibles sur la circulation motorisée et de ses conséquences notamment en termes d'émissions de gaz à effet de serre et de nuisances sonores, ainsi que le traitement des modes de déplacements actifs. »*

Les principales contraintes techniques relevées dans le dossier sont :

- # travaux au droit d'une rivière et en zone inondable,
- #travaux en milieu naturel avec de nombreux enjeux ,
- # raccordement sur les voiries et réseaux existants,
- # proximité immédiate de puits d'alimentation en eau potable,
- # rivière utilisée pour le transport fluvial (contraintes techniques et économiques),
- # proximité d'habitations et zones d'activités et de loisirs (gîtes,camping, sentier, voie bleue).

Un nombre important de contraintes physiques ont été identifiées (9 en rive gauche, 6 en rive droite, 3 en rivière).

Ont été également évoquées des contraintes liées au planning et au phasage d'exécution, des contraintes financières (celles-ci ne sont précisées), architecturales et paysagères.

1.2 Objet de l'enquête

La présente enquête unique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public (en permettant au plus grand nombre de personnes d'apporter des éléments d'informations indispensables pour l'appréciation exacte du projet concerné, et notamment en recueillant ses appréciations, suggestions et contre-propositions) ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête devront être prises en considération pour prendre la décision finale.

Cette enquête est unique mais elle concerne deux procédures requises pour la réalisation du projet :

- # la publicité de l'étude d'impact du projet,
- # la demande d'autorisation environnementale (Installations, Ouvrages, travaux, Activités) intégrant la procédure demande de dérogation espèces protégées.

A noter que cette enquête fait l'objet de l'application du décret du 25 Avril 2017 relatif à la dématérialisation des enquêtes publiques.

A noter également que cette enquête unique fait l'objet d'un rapport unique et deux conclusions motivées au titre de chacune des deux procédures requises.

1.3 Cadre juridique

L'enquête elle-même est prévue au titre des articles :

- # L 123-1 et suivants et R 123-1 et suivants du Code de l'Environnement,
- # L 181-10, R 181-36 à R 181-38 du code de l'Environnement.

Elle est régie par les textes suivants, issus du Code de l'Environnement :

- # relatifs aux évaluations environnementales : L 122-3 et R 122-5, L 123-2,
- # relatifs aux enquêtes publiques : L 123-2,
- # relatifs à la protection de la nature et du patrimoine : L 122-1 et suivants, R 122-1 à R 122-6, L 341-1 à L 341-22, L 411-1 à L 411- 7 et R 411-1 à R 411- 41, L 412-1 et R 412-1 et R412-10, L 414-1 à L 414-8 et R 414-1 à R 414-24, L 411-5 et circulaire relative aux ZNIEFF,
- # relatifs à la ressource en eau : L 211-1 à L 211-6, L 212-1 et L 214 -1 et suivants, R 214-1 et suivants, L 411-1 et suivants,
- # relatifs à l'autorisation environnementale : R 214-1 et suivants, L 181-1 , R 181-13 et suivants, L 411-2,

relatifs au bruit des infrastructures terrestres : L 571-1, L 571-9 et l 571-10 et R 125-28, R 571-32 et suivants,

relatifs à la qualité de l'air et à la santé humaine : L 220-1 et suivants.

Doivent également être pris en compte les décrets relatifs à l'accessibilité aux personnes handicapées.

1.4 Nature et caractéristiques du projet

Le projet retenu se déroule en deux grandes phases :

- ## construction d'un nouveau pont à l'amont immédiat de l'ouvrage actuel,
- ## démolition complète du pont existant.

L'ouvrage proposé est un pont continu à quatre travées (deux culées aux extrémités et trois piles en rivière). Sa structure, un tablier caisson mixte acier-béton, permet le franchissement de la Saône par des portées de 65, 80, 75, et 50 m, soit une longueur totale de 272,10 m (y compris abouts). La largeur utile du tablier est de 10,50 m décomposés en $3,0 + 2 \times 3,25 + 1,0$, ou encore 12,0 m y compris équipements de sécurité mais hors corniches.

Les trois piles sont fondées sur des pieux exécutés à l'intérieur de batardeaux; la culée côté Ain est fondée superficiellement, alors que la culée côté Saône et Loire est fondée sur pieux.

La partie principale de l'ouvrage présente une courbure en plan de 1200 m de rayon. En élévation, compte tenu de la nécessité de dégager un gabarit de navigation de 7,0 m de hauteur, ont été prévues des rampes d'accès de pente 4 % raccordées par une parabole de rayon saillant 1500 m.

Côté Saône et Loire, entre la culée (située à l'emplacement de la maison pontière existante qu'il est prévu de démolir) et le point de raccordement à la chaussée existante est créé un remblai d'accès qui jouxte l'accès à l'ouvrage actuel ; il s'agit d'un remblai technique composé d'une structure alvéolaire ultra légère plus un bloc de remblai allégé et des dalles de répartition.

Côté Ain, un remblai est constitué au Nord de la digue actuelle, en zone boisée, humide et inondable et le raccordement à la chaussée existante est réalisé au droit de l'accès actuel au camping ; ce remblai, pourvu d'un drainage vertical, est renforcé par quatre nappes de géotextile horizontales.

La démolition de l'ouvrage existant sera totale, tablier, piles en rivière, culées et digue d'accès côté Ain.

Selon le paragraphe 4 de la pièce C , le montant des travaux (hors déblais compensatoires et valeur Juillet 2018), est estimé à 15 296 610, 14€ HT alors que l'enveloppe prévisionnelle du Maître d'ouvrage affectée aux travaux est de 15 000 000 € HT. Un flou existe sur cette appréciation des dépenses (voir notamment Procès Verbal de Synthèse).

1.5 Composition du dossier

Le dossier présente les pièces suivantes :

Pièce A Note de présentation non technique avec ,en A1, le certificat de dépôt d'un jeu de données de biodiversité,

Pièce B Plan de situation,

Pièce C Notice explicative,

Pièce D Plan Général des Travaux,

Pièce E Dossier d'étude d'impact : E1 Résumé non technique,
E2 Étude d'impact et incidence Natura

2000, y compris 17 annexes,

Pièce F Demande de dérogation au titre des espèces protégées,

Pièce G Éléments complémentaires : G1, G2, G3, G4,

Pièce H Glossaire et abréviations.

Cet ensemble représente 6 plans grand format, 493 pages A3 et 493 pages A4.

Le Commissaire Enquêteur juge la composition du dossier conforme.

Le Commissaire Enquêteur signale cependant que le dossier est très, trop documenté sur le plan purement technique de la solution de franchissement retenue : perspectives architecturales, nombreux plans détaillés, phasages à fine maille pour la construction du nouvel ouvrage et la démolition de l'existant... Ce type de documents n'est généralement pas disponible au stade de l'enquête publique, car pas strictement nécessaire pour comprendre les enjeux du projet, notamment sur le plan environnemental. Le dossier est très volumineux (avec des redites et production de pièces identiques assez fréquentes).

La qualité du dossier n'est que médiocre et le Commissaire Enquêteur ne peut que regretter vivement que les modifications introduites en dernière minute dans le dossier (étude d'impact en particulier) ne soient pas traçables (consulter à ce sujet le Procès Verbal de Synthèse et notamment son annexe A).

A noter sur cet aspect que l'avis de l'Autorité Environnementale fait les commentaires suivants (levés partiellement seulement par le Conseil Départemental de l'Ain dans sa note en réponse à cet avis) :

« *L'analyse des variantes... est dès lors incomplète.* »

« *L'état initial en matière de déplacements et de mobilité, qui devrait constituer le fondement du choix de réalisation,... est lacunaire, réduit à la seule mention de flux observés sur deux jours consécutifs.* »

« *Pourtant l'option retenue par le Maître d'ouvrage est la construction d'un nouveau pont en amont de l'existant, qui cumule l'impact le plus important sur l'environnement et le coût le plus élevé, alors que ces deux critères apparaissent comme dirimants dans le tableau.* »

« L'écart entre ce qui semble ressortir des analyses multi-critères et l'option retenue nous interroge... Il conviendrait d'explicitier la totalité des critères. »

« Un postulat allégué mais non démontré sous-tend une partie de l'étude d'impact : le nouveau pont ne fait que se substituer à l'ancien et de ce fait, le projet ne se traduirait pas par un trafic accru ou susceptible de changer de nature... Cette conclusion est reprise... en dépit de l'augmentation constatée malgré l'inconfort des restrictions de circulation. »

« Du postulat de l'absence de modification du trafic, il résulte que l'étude d'impact fait l'économie d'évaluation de ses effets sur les déplacements, le bruit, la qualité de l'air ou les gaz à effet de serre comme sur l'urbanisation induite. »

« Le dossier est pareillement elliptique sur l'effet du projet en matière de qualité de l'air en phase d'exploitation. »

Pour parfaire sa connaissance du dossier le Commissaire Enquêteur a demandé à avoir communication de pièces complémentaires citées dans le dossier, à savoir :

Convention financière entre les départements de Saône et Loire et de l'Ain (4 pages A4) et trois échanges de courriers entre les Conseils Départementaux (3 pages A4),

Volet 1 de l'EPOA, en date de Décembre 2013, (20 pages A4),

Volet 2 de l'EPOA, en date de Septembre 2014, (33 pages A4),

Contrôle de la corrosion, Incidence sur l'exploitation en date de Juillet 2013, (37 pages A4),

Rapport d'inspection d'appuis immergés et levés bathymétriques en date de 2006 (6 pages A4),

Rapport d'inspection d'appuis immergés et levés bathymétriques en date de 2008 (8 pages A4),

Étude géotechnique en date d'Octobre 2013 (88 pages A4),

Décomposition du prix de l'ouvrage issue des résultats de l'appel d'offres de 2020 qui a conduit à la désignation de l'entreprise chargée des travaux (2 pages A4),

Étude de trafic ALYSOFRECO de 2014 (26 pages A4).

Soit , au total, 9 documents complémentaires ; totalisant 223 pages A4.

A noter que, faute d'exister, le Bilan de la concertation préalable n'a pas pu être communiqué au Commissaire Enquêteur.

2 ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

2.1 Désignation du Commissaire Enquêteur

Suite à une demande de Monsieur le Préfet de l'Ain enregistrée le 20/01/2020, par décision N° E20000003 / 69 en date du 30/01/2020, Monsieur le Président du Tribunal Administratif a désigné Monsieur Gaston Martin en qualité de Commissaire Enquêteur, en vue de procéder à l'enquête publique ayant pour objet le projet d'autorisation environnementale relative à la reconstruction du pont de Fleurville sur la Saône.

2.2 Modalités de l'enquête

Les modalités de l'enquête ont été fixées lors d'un rendez-vous en Préfecture de l'Ain et par échanges téléphoniques et de courriels.

L'arrêté d'organisation de l'enquête (N° 01-2019-00036) en date du 15/06/2020, prévoit notamment:

une durée d'enquête de 45 jours consécutifs du 06 Juillet au 19 Août 2020 inclus,

cinq permanences aux dates et heures et suivantes :

le Lundi 06 Juillet , de 10h à 12h, en Mairie de Pont-de-Vaux,

le Vendredi 24 Juillet, de 9h à 12h, en mairie de Fleurville,

le Mercredi 29 Juillet, de 9h à 12h, en mairie de Montbellet

le Mardi 04 Août, de 14 h à 17h, en mairie de Pont-de-Vaux,

le Mercredi 19 Août, de 14 h à 17h, en mairie de Pont-de-Vaux.

l'ouverture d'un registre numérique

un délai de un mois pour la remise du rapport et des conclusions du Commissaire Enquêteur.

un protocole d'accueil du public pendant la pandémie de la COVID 19.

2.3 INFORMATION DU PUBLIC

Les dispositions légales d'information par voie de presse et par affichage ont été respectées.

huit parutions (quatre pour chaque procédure)dans trois journaux d'annonces :

la Voix de l'Ain en dates des 19/06 et 10/07/2020,

l'Exploitant agricole de Saône et Loire en dates des 19/06 et 10/07/2020,

le Progrès de Lyon en dates des 19/06 et 10/07/2020.

Les copies des annonces correspondantes sont fournies en pièces jointes.

affichage en 5 points, par les services du Conseil Départemental de l'Ain, de l'arrêté d'organisation de l'enquête (affiches réglementaires A3 sur fond jaune fluo):

4 en rive droite de la Saône, près de la maison pontière et sur les berges,

1 en rive gauche de la Saône, à l'entrée du pont actuel,

affichage identique aux mairies des quatre communes concernées par l'enquête (Pont-de-Vaux, Reysouze, Fleurville et Montbellet).

Des compléments d'information sur le projet ont été publiés dans les médias classiques ; ont été communiquées au Commissaire Enquêteur les parutions suivantes :

Le Progrès du 13/10/2016,

Le Progrès du 17/10/2017,

Pont-de-Vaux Info de 02/2018,

Le Journal du BTP du 12/03/2018,

Un reportage télé FR3 AURA du 06/09/2018,

Une note info FR3 AURA du 01/10/2019,

Le journal de Saône et Loire du 14/11/2019.

Le Commissaire Enquêteur, qui a vérifié l'affichage en début d'enquête et, ponctuellement en cours d'enquête juge conformes à la réglementation et satisfaisantes les dispositions prises en matière d'information du public.

2.4 CLIMAT DE L'ENQUÊTE

Au cours de l'enquête, le Commissaire Enquêteur n'a eu à relever aucun incident; les échanges entre les visiteurs et le Commissaire Enquêteur ont été courtois; aucune agressivité n'a été relevée. Les visiteurs ont tous évoqués leur grande difficulté à comprendre le dossier : pour eux, le volume de documents est rébarbatif et ils se

disent en grande difficulté face aux documents techniques de l'ouvrage qu'ils ont par ailleurs du mal à projeter dans le cadre actuel.

La participation du public peut être considérée comme très modeste ; le faible nombre de contribution est compensé par la qualité de quelques contributions, bien construites et argumentées.

Le Commissaire Enquêteur tient à remercier tout particulièrement les personnels des différentes mairies, du Conseil Départemental de l'Ain et de la DDT pour leur accueil chaleureux et professionnel.

2.5 CLÔTURE DE L'ENQUÊTE

L'enquête a été close, dans les conditions de rigueur, le 19/08/2020 à 17h.

2.6 RELATION COMPTABLE DES OBSERVATIONS

Visites lors des permanences

Celles-ci ont été peu nombreuses : 15, au total. Presque toutes ont fait l'objet de contributions, soit sur le registre papier, soit sur le registre numérique. A noter plusieurs échanges avec Mesdames les Maires de Fleurville et de Montbellet et plusieurs visites d'élus de Pont-de-Vaux (dont Monsieur le Maire) ; ces dernières ont essentiellement donner lieu à des échanges avec une seule contribution des élus de Pont-de-Vaux au registre papier.

Fréquentation dématérialisée

Le site a été beaucoup fréquenté ; ainsi, les statistiques du site font apparaître :

# visiteurs	169
# visites	297
# téléchargements de documents	634
# visualisations de documents	449.

Malgré cette fréquentation considérable seulement 8 contributions ont été déposées sur le registre numérique. A noter qu'à une écrasante majorité les observations proviennent de la commune de Montbellet.

Nombre total d'observations

Le nombre total d'observations reçues s'élève à DIX. Les mots « favorable » et « défavorable » ne sont jamais utilisés et je retiens :

peu d'observations favorables, non argumentées,
une majorité d'observations défavorables, construites et étayées, avec des contre-propositions.

2.7 PROCÈS VERBAL DE SYNTHÈSE

Le Procès Verbal de Synthèse (trente-six pages et onze pages d'annexes) a été remis par le Commissaire Enquêteur, en mains propres, à Monsieur le Président du Conseil Départemental de l'Ain le 2 Septembre 2020. Outre Monsieur le Président J DEGUERRY, ont assisté à cette présentation le Directeur de Cabinet, Monsieur F GENEST, le Directeur Général Adjoint en charge des Infrastructures et Déplacements , Monsieur G RIPOLLES et le Chargé d'Opérations Monsieur M PORTIER.

Le document correspondant, avec l'accusé de réception, est joint en annexe au présent rapport.

Dans la présente enquête ce document revêt une importance toute particulière qu'il convient de souligner ici.

Le Commissaire Enquêteur, dans son examen du dossier, a pris conscience de difficultés importantes relatives notamment au choix du projet présenté à l'enquête et au coût de celui-ci. Il s'est donc livré à une analyse approfondie du dossier, y compris de pièces complémentaires dont il a demandé copies au Conseil Départemental de l'Ain. Suite à cet examen, le Commissaire Enquêteur a intégré ses observations, remarques et questionnements personnels dans le Procès Verbal de Synthèse afin de les porter à la connaissance du Conseil Départemental de l'Ain.

C'est ainsi que 17 questions ont été posées au Maître d'Ouvrage, en sus des observations du public. Le Commissaire Enquêteur a demandé à Monsieur le Président du Conseil Départemental de l'Ain des réponses précises et étayées à ses questions.

Cette partie du Procès Verbal de Synthèse (joint en annexe A au présent rapport) n'est pas reprise dans le présent rapport pour éviter les redites. Mais la lecture en est indispensable pour comprendre le dossier, et l'avis personnel du Commissaire Enquêteur explicité au chapitre suivant.

Dans le prolongement de sa contribution et pour étayer son avis final, lors de la rédaction du présent rapport, le Commissaire Enquêteur a approfondi les points suivants :

- # Un autre projet possible/ Avantages et Inconvénients,**
- # Éléments d'économie de la construction,**
- # Comparaison des profils en long/ Impact visuel des solutions,**
- # Ouvrage provisoire,**
- # Profil en travers.**

Ces cinq sujets de réflexion sont joints en annexe B à F au présent rapport

2.8 MÉMOIRE EN RÉPONSE

Le Conseil Départemental de l'Ain a remis son mémoire en réponse au procès verbal des observations, daté de Septembre 2020, par courriel en date du 11 Septembre 2020 et par lettre recommandée avec AR.

Le document correspondant est joint en annexe G au présent rapport.

L'analyse qu'en a fait le Commissaire Enquêteur se trouve au chapitre 5.

Le Commissaire Enquêteur tient à souligner qu'il lui a été refusé une prolongation de délai. Dans le cas présent cela a été pour lui un handicap, car le Mémoire en Réponse du Conseil Départemental (45 pages et 16 pages d'annexes) est un document dense, qui mérite analyse et réflexion et qu'il travaille SEUL, pour analyser, réfléchir, rédiger, mettre en forme, relire.... Le Commissaire Enquêteur aurait apprécié de disposer de quelques jours de plus pour approfondir sa rédaction du chapitre 5 Analyse du Mémoire en Réponse au Procès Verbal de Synthèse.

3 AVIS PERSONNEL DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Comme explicité dans le Procès Verbal de Synthèse, indépendamment des observations du public, j'ai été amené à approfondir mon examen du dossier. L'analyse détaillée que j'ai conduite m'a permis de poser au Conseil Départemental de l'Ain 17 questions et m'a simultanément permis de construire, sur la base des pièces fournies au dossier, un premier avis, personnel, sur le projet soumis à l'enquête. C'est celui-ci que je fournis ci-après. Le chapitre 5 Analyse du mémoire en réponse du Conseil Départemental de l'Ain affine cet avis initial et le rend définitif.

Avis provisoire du Commissaire Enquêteur sur la conduite générale du dossier :

Cette partie d'avis s'appuie sur l'historique du dossier (voir annexe B au Procès Verbal de Synthèse) qui m'a permis de faire ma présentation à Monsieur le Président du Conseil Départemental de l'Ain sans être fastidieux.

En Juillet 2013, le rapport sur le contrôle de la corrosion du tablier évoque un remplacement pur et simple de l'ouvrage. Je pense que, depuis cette date, il est clairement établi qu'il est devenu indispensable, pour des raisons de sécurité et de coûts d'entretien, de remplacer le tablier de l'ouvrage. Je partage totalement ce point de vue.

En 2013 et 2014, les volets 1 et 2 de l'EPOA concluent qu'il est pertinent et possible de reconstruire le tablier en place et soulignent les difficultés réglementaires et environnementales d'une solution qui consisterait à construire un ouvrage neuf en amont.

Contre l'avis des experts commandités par leurs soins, les Conseils Départementaux réunis de Saône et Loire et de l'Ain choisissent, le 17 Mars 2016 de recourir à un nouvel ouvrage construit en amont, afin de maintenir la circulation pendant les travaux (sans, apparemment, prendre en considération que d'autres solutions permettent également une interruption de durée limitée du trafic et sans que , stricto sensu, cet objectif soit affiché parmi les objectifs du projet). Cette décision a été prise sans concertation avec le public. Je pense qu'il est extrêmement regrettable et dommageable qu'une telle décision ait été prise dans ce contexte.

Par la suite en 2016 et en 2020, deux autres avis d'experts (Hydrogéologue et Conseil National de la Protection de la Nature) émettent clairement des réserves sur le choix du projet retenu. Je pense que le Conseil Départemental de l'Ain aurait du tenir compte de ces avis d'experts dont la pertinence ne peut être mise en doute.

Pendant cette période, le Conseil Départemental de l'Ain lance un concours de Maîtrise d'œuvre, pour poursuivre les études et , notamment préparer une consultation d'entreprises. Je pense que cette démarche était tout à fait prématurée,

voire risquée puisque l'enquête publique est susceptible d'apporter des modifications au projet et qu'en conséquence, tant que celle-ci n'est pas achevée, il est inutile de pousser dans le détail les études techniques. Cette nouvelle erreur a comme conséquences de conduire à un dossier :

très volumineux, trop technique et peu compréhensible pour le public,

qui met en valeur de séduisantes images perspectives,

mais qui contribue à l'inverse à limiter, ou rendre difficile, la perception des enjeux essentiels et véritables du projet,

L'Autorité Environnementale est saisie en Juillet 2019 ; après des échanges avec le Conseil Départemental de l'Ain, celle-ci émet, en Février 2020 un avis délibéré qui contient 16 recommandations d'incidence et d'importance différentes. Dans la procédure, logiquement, celles-ci ne sont que des recommandations mais certaines d'entre elles (sur le choix du projet retenu qui est à la fois le plus coûteux et le plus impactant sur le milieu naturel) sont à mon sens quasi équivalentes à des réserves. Je pense éminemment regrettable que le Conseil Départemental de l'Ain n'ait pas, dans sa note en réponse à cet avis, donner suite de façon précise et argumentée aux recommandations faites sur des sujets tels que :

le coût estimé du projet,

l'état initial des déplacements,

l'analyse des variantes,

les conséquences du remplacement du pont sur le trafic,

les niveaux sonores prévisionnels,

l'émission des gaz à effet de serre.

En résumé, je pense très clairement que le dossier a connu, dans sa conduite, des erreurs d'aiguillage à des dates critiques et ceci me fait dire que la décision du 17 Mars 2016 ne pouvait pas, faute de concertation et de respect des avis experts déjà émis à l'époque, conduire à un choix de projet incontestable.

Avis provisoire du Commissaire Enquêteur sur le projet retenu

Le dossier d'enquête, établi postérieurement à la décision du 17 Mars 2016, tente, d'une certaine façon, de justifier le choix évoqué ci-dessus. Comme l'a constaté l'Autorité Environnementale et comme je l'ai constaté moi même (voir en particulier les éléments extraits du dossier que j'ai explicités dans le Procès Verbal de Synthèse) de nombreuses affirmations sans preuve, des flous, des contradictions, des incohérences, des manques, des maladresses émaillent le dossier et participent à entamer sa crédibilité.

L'application de la doctrine (rappelée à plusieurs reprises dans le dossier) « ÉVITER , RÉDUIRE , COMPENSER » n'est pas faite avec suffisamment de soin. En particulier, même si certains impacts peuvent apparaître comme faibles ou modérés, pourquoi ne pas les éviter si on peut le faire ? Je pense que les contraintes réglementaires et celles relatives au milieu naturel (non forcément toutes disponibles au moment de la décision du 17 Mars 2016, mais déjà suggérées clairement dans les volets 1 et 2 de l'EPOA) ont reçu des justifications a posteriori . A mon sens, le non respect de cette doctrine a conduit au choix du projet le plus impactant sur le milieu naturel.

Je pense que la solution choisie est également celle qui a le plus fort impact visuel par un profil en long qui domine trop largement la rivière et par la destruction de la maison pontière, élément historique et significatif du paysage actuel.(voir annexe D au présent rapport : Comparaison des profils en long/ Impact visuel des solutions).

A mon sens, il est presque évident que certains critères (gain hydraulique, importance du trafic et maintien de la circulation pendant les travaux) doivent être très sérieusement relativisés, voire abandonnés. Je pense que la présence d'un ouvrage provisoire généralisée dans les solutions de reconstruction en place du tablier dans la comparaison des variantes est tout à fait exagérée et que le gain à terme sur l'écoulement des crues est si faible qu'il ne mérite pas d'être mis en exergue (voir chapitre 3. III du Procès Verbal de Synthèse pour le trafic et le gain hydraulique et annexe E du présent rapport pour ce qui concerne l'ouvrage provisoire).

Je pense également qu'il n'est pas admissible d'effectuer des travaux en zone rouge des PPRi sans prouver de façon incontestable que le projet retenu présente le meilleur compromis technique, économique et environnemental comme l'exigent les règlements des dits PPRi. Il en va de même pour le respect du SDAGE.

Je regrette également que, alors que l'article R 122-5 du code de l'environnement modifié par décret N° 2016-1110 du 11 Août 2016 précise clairement que doit figurer au stade de la comparaison des variantes : « une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine », aucun élément relatif à la santé humaine – nuisances sonores et émission de gaz à effet de serre- ne figure dans le tableau.

Pour ne pas rester uniquement cantonné dans la critique et suggérer une contre-proposition (qui est d'ailleurs présente dans les volets 1 et 2 de l'EPOA) j'ai rédigé l'annexe B au présent rapport : Un autre projet possible : Avantages /inconvénients.

En résumé je suis fermement persuadé que le projet retenu n'est pas adéquat et qu'il existe d'autres projets possibles qui répondent pleinement aux objectifs du Maître de l'Ouvrage, respectent le milieu naturel, le paysage et les contraintes réglementaires.

Avis provisoire du Commissaire Enquêteur sur le coût des travaux

Ce point fondamental est également fort mal traité dans le dossier, manquant à la fois de détail et de justifications et pêchant par des erreurs et des incohérences lourdes (voir Procès Verbal de Synthèse).

Je rappelle brièvement :

*## qu'en Pièce C du dossier d'enquête , au paragraphe 4
Appréciation des dépenses figure un coût des travaux, hors déblais compensatoires, valeur Juillet 2018, de 15 296 610, 14 € HT, alors que dans l'annexe 11 Mémoire technique PRO du même dossier d'enquête , en date d'Octobre 2018, en page 9 de son annexe B Estimation du marché de travaux, figure un montant, également hors déblais compensatoires de 16 582 109,50 € HT (soit + 8,5%),*

qu'en définitive, après appel d'offres, l'entreprise considérée comme la mieux disante et attributaire du marché, s'engage sur un un prix de 17 987 863,11 € HT (soit + 20 % environ par rapport à l'enveloppe prévisionnelle du Maître d'Ouvrage affectée aux travaux fixée à 15 000 000 € HT).

Ces éléments caractérisent une forte dérive de la dépense publique. Compte tenu de la nécessité d'une juste rigueur de dépenses des fonds publics conjuguée à une aspiration de sobriété de plus en plus marquée, je m'interroge vivement sur l'admissibilité de cette dérive.

Par ailleurs, comme explicité dans le Procès Verbal de Synthèse, alors que le projet retenu représente une surface d'ouvrage à construire de 3264 m² , un autre projet possible (reconstruction en place du tablier existant après confortement et adaptation des appuis) réduirait celle-ci à 1776 m² ce qui engendrerait indéniablement une économie très appréciable (voir annexe C au présent rapport). Un autre élément défavorable en matière du coût est le choix fait pour le profil en travers (voir annexe F au présent rapport) qui me semble surabondant par rapport aux besoins réels et à la réalité de ce qu'est la RD 933A dans chacun des deux départements concernés de part et d'autre de l'ouvrage.

Pour étayer mon propos, j'ai rédigé l'annexe C au présent rapport : Éléments d'appréciation du coût des travaux

En résumé, il est flagrant que le projet retenu conduit à une dérive financière plus que significative et je suis persuadé qu'il existe un autre projet nettement moins cher, permettant de respecter l'enveloppe prévisionnelle du Maître d'Ouvrage affectée aux travaux sans nullement compromettre la fonctionnalité de l'ouvrage futur.

4 ANALYSE DES OBSERVATIONS

Compte tenu de leur faible nombre, les observations sont analysées une par une , dans l'ordre où elles figurent au registre de Pont-de-Vaux, siège de l'enquête.

Observation N° 1 de Me J Desbois :in extenso

« Tous les jours de nombreux cyclistes utilisent le pont de Fleurville au milieu des camions, voitures , motos ce qui est très dangereux ; cette situation ne peut que s'aggraver, aussi est-il indispensable de prévoir une piste cyclable et une piste piétonne en lien avec la voie bleue. Merci . »

Analyse du Commissaire Enquêteur : cette observation semble avoir été faite sans observer les plans joints au dossier.

Avis du Commissaire Enquêteur :

Je pense que cette observation n'a aucune véritable portée.

Observation N° 2 de Me D Turrel : in extenso

Extrait : *« Pourquoi bétonner à neuf quand on pourrait réparer efficacement ? »*

« Le dossier ne permet pas de comprendre le choix de construire un nouveau pont en amont, qui coûte plus cher et a davantage d'impact environnemental que d'autres options possibles, comme celle du pont provisoire. Pourquoi toujours bétonner davantage ? Condamner irrémédiablement des espaces encore préservés et abîmer un peu plus la biodiversité, Ce choix n'est pas argumenté de façon convaincante et les autres options possibles sont écartées sans être véritablement étudiées. »

Analyse du Commissaire Enquêteur : cette contribution, que l'on peut considérer comme défavorable au projet, s'appuie visiblement sur la lecture de l'avis de l'Autorité Environnementale. Elle souligne le défaut d'arguments convaincants dans le choix du parti retenu tout en soulignant la nécessité de préserver le milieu naturel.

Autre extrait : *« Ce choix est à contre-courant des exigences actuelles : il privilégie le tout voiture (aucune interruption ni déviation provisoire du trafic voiture), au détriment des modes de transport collectifs (liaisons train et bus) et déplacements doux (piétons , cyclistes).Ainsi la voie bleue subira une interruption de longue durée, ce qui est néfaste pour le tourisme vert. »*

Analyse du Commissaire Enquêteur : la critique s'élargit sur le choix des modes de transport qu'il convient de faire pour respecter au mieux notre environnement au sens global. Certes le projet fait une place aux modes doux de transport à terme, mais en phase travaux, ces derniers seront impactés.

Dernier extrait : *« L'argent qui sera investi dans le surcoût du nouveau pont pourrait être au contraire avantageusement investi dans des subventions pour des liaisons peu chères en bus pendant la durée des travaux, et des trains*

supplémentaires à Fleurville. »

Analyse du Commissaire Enquêteur : la proposition d'une meilleure utilisation des fonds publics semble contraire aux préférences des usagers qui, pour la plupart d'entre eux, privilégient la voiture ; elle n'est cependant pas à rejeter sans nuance, y compris à terme, dans le cadre d'une évolution des mentalités et d'une prise de conscience de la nécessité d'économiser l'énergie et de réduire la production des gaz à effet de serre.

Avis global du Commissaire Enquêteur sur cette contribution.

Je pense que cette contribution, à classer parmi les défavorables au projet, synthétise partiellement les critiques qui peuvent être faites sur le choix du projet retenu. Je partage globalement cet avis.

Observation N° 3 de Mr JF Ratel : in extenso

« Belle réalisation future qui permettra une circulation sécurisée au franchissement de la Saône. Que le travail débute au plus vite. »

Analyse du Commissaire Enquêteur: cette observation, faite pendant une permanence, est celle d'une personne qui est très intéressée par l'histoire du pont de Fleurville et qui a fait des recherches documentaires sur celui-ci. Cette même personne m'a fait valoir qu'elle avait eu l'expérience, il y a quelques années lors d'une fermeture du pont, de pratiquer journallement, dans le cadre de ses déplacements domicile/travail, l'itinéraire empruntant le pont d'Uchizy. Selon elle, cette déviation était satisfaisante et elle pourrait être réutilisée à nouveau. Par contre l'observation n'a été écrite qu'en fonction des plans affichés qui représentent les perspectives du pont, ce qui en explique le côté superficiel.

Avis du Commissaire Enquêteur :

Je pense que cette contribution, favorable au projet, mais aucunement argumentée n'est pas réellement significative.

Observation N° 4 de Mr C Pascal :in extenso

« Le pont de Fleurville actuel est très dangereux à vélo. Alors que la voie bleue passe à ses pieds côté Saône et Loire et que la voie de halage le long du canal de la Reyssouze côté Ain offre un cheminement protégé jusqu'au port de Pont-de-Vaux, ce pont est un véritable verrou infranchissable en particulier pour les familles avec des enfants, mais pas seulement. Il est essentiel de prévoir une piste cycliste PROTÉGÉE ou mieux SÉPARÉE (et pas seulement un marquage au sol car il ne sera pas respecté, tout particulièrement dans l'Ain qui figure au palmarès du plus grand nombre de tués sur les routes) sur ce pont, afin de favoriser le développement du vélo dans le secteur qui est un véritable enjeu touristique et économique tant pour Pont-de-Vaux et alentours que pour les communes de la voie bleue. En espérant que les concepteurs auront l'intelligence de prévoir cet aménagement. Cordialement . »

Analyse du Commissaire Enquêteur: cette contribution rend compte, de façon peut être un peu exagérée, d'une situation réelle et s'attache à un détail du projet qui dépasse le cadre de l'enquête publique. Elle ne porte par contre pas d'appréciation sur le projet en lui même. Il conviendrait d'avoir davantage de renseignements sur les circulations douces prévisibles pour statuer sur la nécessité d'une circulation cyclable physiquement séparée (de fait, peu de pistes cyclables bénéficient de tels équipements)

Avis du Commissaire Enquêteur :

Je pense que cette contribution, qui semble favorable au projet, n'a que très peu de valeur ajoutée par rapport au choix du projet lui même ce qui en limite la portée.

Observation collective de riverains Rue du Port N° 5 : Me N et Mr F Ponsot, Me D Mussard et Mr M Froidevaux, Me R et Mr R Fourier, Mr S Progin, Me C Braillon et Mr P de Mons, Me C et Mr JG Rohe, Me E et Mr JP Favre : in extenso

Extrait:« En préalable, les riverains signataires constatent la complexité du dossier présenté aux citoyens : l'enquête publique est un moment important dans le processus de concertation d'un projet. Elle méritait de la part des maîtres d'ouvrage plus d'attention dans la façon d'engager cette phase : clarté dans la présentation des dossiers, utilisation d'outils de communication qui facilitent la mobilisation citoyenne et l'appropriation du projet... »

Avis du Commissaire Enquêteur :

Je partage cet avis en ajoutant que le dossier me semble beaucoup trop riche en détails techniques (issus des études de maîtrise d'œuvre) alors qu'au stade de l'enquête publique les bases conceptuelles du projet sont encore susceptibles d'évolution. Ceci incite le public à limiter son examen à l'observation d'images, faciles à appréhender, sans analyser de façon approfondie les avantages et inconvénients du projet présenté , ce qui est le véritable objet de l'enquête.

Extrait : « Les riverains constatent aussi qu'il n'est à aucun moment fait cas de leur existence ni de leurs besoins, que ce soit dans le projet, ou dans l'avis de l'AE. »

Analyse du Commissaire Enquêteur :cette affirmation n'est pas exacte car l'existence de riverains est citée parmi les contraintes du projet ; par ailleurs, sur le plan d'ensemble, figurent des rétablissements d'accès aux parcelles riveraines du projet (voir par exemple observation N° 6), tant au Sud qu'au Nord de la RD 933A, ce qui est une preuve qu'ils ne sont pas ignorés par le projet.

Avis du Commissaire Enquêteur :

Je ne partage pas cette affirmation.

Extrait : « Aucune concertation n'a été menée en amont de ce projet pour prendre en compte les usages.

Or, rive gauche il y a du camping-caravaning, des pêcheurs en bateaux, des riverains... rive droite sur Montbellet, en aval du pont il y a 5 familles qui y habitent en permanence ainsi que des résidences secondaires, des usagers des gîtes

(une trentaine de personnes en permanence). De plus, de nombreux usagers y viennent régulièrement : des touristes (promeneurs), des pêcheurs et familles avec bateaux, des skieurs nautiques... sans parler des usagers cyclistes de la voie bleue dont le dossier fait état. »

Analyse du Commissaire Enquêteur: l'affirmation relative à l'absence de concertation semble exacte : les éléments fournis au dossier sont elliptiques et ne fournissent aucun élément concret tendant à prouver que celle-ci ait bien eu lieu avec le public et , au premier rang, avec les riverains. Cette concertation aurait permis de tenir compte dans l'élaboration du projet, de points qui ne sont apparus que lors de l'enquête.

Avis du Commissaire Enquêteur :

Il est contraire aux usages et aux textes de ne pas organiser une concertation avec le public . Je partage cette affirmation et regrette cette absence préjudiciable à une conduite de projet participative.

Extrait : « Enfin, les riverains signataires s'interrogent sur l'opportunité de ce projet : son dimensionnement eu égard au nombre de véhicules/j et aux besoins actuels et futurs, compte-tenu de la nécessité de réduire le trafic routier dans les décennies à venir dans une perspective de lutte contre le réchauffement climatique et de préservation de la biodiversité.

Le choix effectué repose sur des données imprécises et prévisions de croissance peu réalistes. »

Analyse du Commissaire Enquêteur: ces arguments font clairement écho à l'avis de l'Autorité Environnementale ; il convient cependant de souligner que la nécessité du remplacement du tablier existant est indiscutable.

Avis du Commissaire Enquêteur :

Je partage cet avis appliqué au projet présenté à l'enquête. Les préoccupations environnementales à long terme sont insuffisamment prises en compte dans le choix du projet retenu.

Extrait du paragraphe **1. sécurisation de la circulation des riverains et autres en toute saison :**

« La rue du port est utilisée par les riverains, des touristes, des clients de chambres d'hôtes et gîtes, des pêcheurs et familles avec bateaux. L'absence d'aménagement de la circulation est dangereuse pour tous.

On constate qu'avec ce modèle de pont poutre, la bande roulante est à 4m de hauteur de plus que le vieux pont, et de 2m50 à hauteur des raccordements avec les voies d'accès aux quais. L'altitude de la chaussée future sera de plus de 2M50 de hauteur avec un décalage vers le nord de 10 à 15M, conduisant comme l'indique la réponse à l'avis de l'AE au remodelage des rampes avec des hauteurs qui entraîneront une pente de 15%.

La réponse à l'avis de l'AE indique que ces rampes sont principalement utilisées par les cyclistes : elle omet de faire état d'autres utilisateurs : les riverains, les bateaux remorqués, les touristes... Nous regrettons vivement que ces utilisateurs ne soient pas mentionnés.

Le démarrage en côte va être extrêmement difficile, notamment pour les bateaux sur remorque, la visibilité va être fortement réduite du fait de la courbe et de la déclivité : **la dangerosité liée à la vitesse va être nettement accrue (70KM/H).**

Ce croisement est hautement accidentogène. Il va être très difficile pour les riverains et autres usagers décrits précédemment de sortir du port et d'y entrer.

Nous attirons fortement l'attention du commissaire-enquêteur sur ce point. »

Analyse du Commissaire Enquêteur: les éléments ci-dessus sont déduits des documents du dossier et même s'ils ne paraissent pas tous rigoureusement exacts il est indéniable que le nouveau croisement de la RD933A sur la rive droite de la Saône sera beaucoup plus dangereux et délicat à négocier que l'existant (vitesse accrue sur le parcours, présence de poids lourds, absence de feux, rampe plus forte...).

Avis du Commissaire Enquêteur :

Je pense que l'absence de concertation se fait ici ressentir ; les riverains n'auraient probablement pas manqué l'occasion de faire surgir cette difficulté, importante pour eux. Je pense que cette difficulté est réelle, même si le projet est probablement conforme aux normes de tracé routier.

Suite de l'extrait : « Un projet de pont « bow-string » à l'image moderne de l'ancien aurait simplifié le projet, rendu plus facile les accès. Il aurait également été un rappel esthétique de l'ancien et ainsi davantage intégré dans le paysage.

Analyse du Commissaire Enquêteur : le raccourci pour introduire le bow-string est surprenant, même s'il est partiellement exact ; en effet, une diminution de l'épaisseur du tablier (possible seulement avec un tel type de structure) serait un élément favorable puisqu'il permettrait d'abaisser la côte de la future chaussée et donc de minimiser la pente d'accès. L'abaissement du profil en long de la future chaussée est aussi un facteur facilitant l'intégration paysagère.

Avis du Commissaire Enquêteur :

Je pense que l'abaissement du profil en long de la future chaussée de la RD 933A est indéniablement favorable au traitement du carrefour et à l'insertion paysagère de l'ouvrage.

Suite et fin de l'extrait du paragraphe 1 : « Propositions :

- Conserver la bretelle de décélération à la place du fossé stockeur prévu qui permette aux riverains et autres usagers d'accéder en sécurité aux habitations et aux bords de Saône en venant de Fleurville. Cette bretelle devra aussi desservir un parking en cas de crue pour les riverains. A ce jour la rue du port est impraticable en cas de crue annuelle, les habitants sont contraints de laisser leurs véhicules sur la voie de décélération existante. A raison de 2 véhicules par foyer, la place est quelque peu réduite à ce jour et inexistante sur le nouveau projet, il faut donc prévoir un espace suffisant.

- Aménager un « céder le passage » pour la sortie de la rue du port : soit un feu tricolore (capteur électronique de présence) ou soit un signal prioritaire, pour prendre la direction de Pont de Vaux ou celle de Fleurville dans le sens de circulation en aller et en retour car si le problème se pose pour aller à Pont de Vaux ou Fleurville, il se pose également pour en revenir et atteindre nos habitations et ce, côté droit et côté gauche du pont.

Un autre problème se pose pour l'entrée dans la Distylerie côté RD 933A (pente 10,5%) : prévoir une solution sécurisée. »

Analyse du Commissaire Enquêteur : la première partie de la proposition n'est pas forcément réaliste ni réalisable, sauf à repousser le projet vers le Nord (ce qui impacterait davantage le champ de captages et contraindrait à déniveler la bretelle d'accès par rapport à la chaussée principale). Elle soulève la réelle difficulté de stationnement en cas de crue. Lors de la permanence en mairie de Fleurville, certains des contributeurs m'avaient expliqué que, régulièrement, une à deux fois par an, les crues ne leur permettaient plus d'accéder chez eux, comme ils le font normalement, par le bas-port ; dans ces circonstances leurs véhicules restaient le long de la RD 933 A , ce qui devient impossible avec le projet retenu, d'où leur légitime préoccupation actuelle. Une solution détaillée semble devoir être étudiée.

La seconde proposition est également à détailler techniquement ; cette demande semble particulièrement fondée avec une vitesse autorisée de 70 km/h.

Le dernier alinéa fait l'objet de la contribution suivante (N° 6), plus détaillée.

Avis du Commissaire Enquêteur :

Je pense que difficultés présentées sont réelles et les demandes légitimes des riverains ne peuvent être satisfaites qu'en adaptant le projet dans cette zone en jouant sur tous les paramètres : profil en long, élargissement ponctuel éventuel, conception sécuritaire du carrefour en rive droite de la Saône, et cela ne serait pas sans conséquence sur le projet présenté.

Extrait du paragraphe 2. **nuisances sonores :**

« Les relevés sont largement discutables : les captages tels qu'ils ont été réalisés ne donnent pas le niveau réel des nuisances sonores à 70KM/h et avec des camions de 44T, certaines mesures sont signalées à 60db mais hors heures de pointe..., d'autres font état d'un niveau allant jusqu'à 87 db... nous attirons l'attention sur ce point et demandons de mesures de lutte antibruit, voire cloison.

L'AE recommande de procéder à un calcul des niveaux sonores prévisionnels en fonction de la configuration du nouveau pont : deux voies de circulation au lieu d'une, une vitesse accrue de 20km/h et un tonnage km/h maximal autorisé passant de 26t à 44t. Elle recommande aussi de mesurer les effets en termes de GES.

Les réponses apportées restent vagues et nous demandons à être informés de ces calculs et des mesures qui devront être prises en conséquence. »

Analyse du Commissaire Enquêteur : sur ce point particulier, il faut souligner que les études de bruit sont basées sur des mesures nettement postérieures à la mise en place de l'alternat. Dans les années qui suivront la mise en service du nouvel ouvrage il est probable que le trafic augmentera sensiblement par un double effet : remise

en circulation normale (présence de poids lourds qui ne pouvaient plus emprunter l'itinéraire à cause de la limitation de tonnage) et rattrapage du retard d'augmentation naturelle du trafic. Il y a donc un réel risque d'augmentation sensible des niveaux sonores par rapport à ceux que connaissent actuellement les riverains et une simulation de la situation future, avec hypothèses haute et basse, fait complètement défaut dans le dossier.

Les éléments de réflexion rapportés ci-dessus sont inspirés de l'avis de l'Autorité Environnementale et indéniables ; il est vrai que les réponses données par le Conseil Départemental de l'Ain sont insuffisantes car peu claires et parfois contradictoires ; elles ne sont pas rassurantes pour l'avenir et des protections anti-bruit pourraient se révéler nécessaires.

Avis du Commissaire Enquêteur :

Je pense que le dossier présenté est insuffisant sur ce sujet et je crains que les éventuels (s'ils sont fournis un jour) éléments complémentaires n'arrivent que trop tardivement par rapport à des décisions (protections anti-bruit par exemple) qu'il est, le cas échéant, souhaitable d'anticiper.

Extrait du paragraphe **3. eau et risques inondations**

« Le projet empiète sur le périmètre de protection rapprochée du captage d'alimentation en eau potable de Montbellet. Le dossier reste peu précis sur les impacts du chantier et de l'installation sur les zones humides rive droite, sur le risque inondation et la qualité de l'eau..Nous demandons à avoir plus d'informations sur ces aspects. »

Analyse du Commissaire Enquêteur ; la version finale du dossier d'enquête a apporté des précisions sur ce point. La difficulté majeure est le non respect strict des PPRi et du SDAGE puisque, de fait, toutes les réserves vis à vis d'exceptions possibles à ces documents ne sont pas levées.

Avis du Commissaire Enquêteur :

Comme pour le point précédent, je partage cette analyse. Ma position sur d'éventuels éclaircissements futurs est identique à celle de l'alinéa précédent.

Extrait du paragraphe **4. phase chantier et réutilisation des déchets du pont**

« Les zones d'emprise du chantier et la « base vie » telles qu'énoncées dans le dossier ne sont que des suggestions, d'autres solutions alternatives pourront être proposées par les entreprises. Les impacts prévus sont peu précisés, comme le souligne l'AE. Même si la note complémentaire en réponse à l'avis de l'AE fait état du peu d'emprise rive droite, nous demandons que des précisions soient apportées, notamment sur l'ensemble des impacts : utilisation de la voie bleue pendant cette phase chantier mais aussi circulation, nuisances sonores pour les riverains et utilisateurs du site.

Nous sommes inquiets du clapage prévu des déblais dans le lit de la Saône : quels impacts sur la pollution de l'eau ?

nous proposons de réutiliser le patrimoine que constitue l'arche centrale du pont pour rétablir le chemin de halage à la hauteur de la gravière.

Plus généralement, quelle réutilisation/emploi est prévu des matériaux du pont, notamment la capitainerie, en accord avec les schémas régionaux d'économie circulaire des régions AURA et BFC ? »

Analyse du Commissaire Enquêteur ; même si ces éléments ne sont relatifs qu'à la phase travaux et qu'une surveillance efficace de ceux-ci peut pallier les inconvénients cités, les mêmes analyses et les mêmes réponses que celles faites aux deux points précédents sont applicables ici.

La proposition de réutilisation de l'arche centrale du pont ne semble pas réaliste pour les raisons suivantes : # déplacer une arche entière pour la remettre en place ailleurs est une manœuvre difficile, et donc coûteuse,

la nécessaire (pour une utilisation en toute sécurité par le public) remise en état et l'entretien de cet ouvrage seront également coûteux et disproportionnés par rapport à l'utilité de cet objet et à la trace de l'histoire qu'il pourrait laisser.

Avis global du Commissaire Enquêteur sur l'observation N°5 :

Je partage globalement l'avis de ces riverains. Cette contribution retrace bien un certain nombre de difficultés du projet qu'elles soient générales ou plus particulières et locales.

Ainsi, l'absence de concertation, les diverses insuffisances de l'étude (impact sur le milieu naturel, nuisances sonores, gaz à effet de serre, respect des documents généraux) sont plus que regrettables. Les détails de projet relatifs au profil en long de la future RD 933A, la sécurisation du carrefour, la possibilité pour les riverains de stationner en période de crues ne sont pas suffisamment étudiés en tenant compte de l'usage de ce secteur et donc pas satisfaisants pour les riverains immédiats.

Je considère cette observation comme défavorable au projet en l'état.

Observation N ° 6 de Me D Mussard et Mr M Froidevaux : in extenso

*« Entrée et aménagement pour la maison la Distylerie, sur RD 933 A
La route du futur pont aborde sa montée dans cette zone, d'où*

- un chemin d'accès à la propriété d'une pente de 10,5%, pente raide rendant les entrées et les sorties de véhicules difficiles et dangereuses, arrivée sur la route où les véhicules circuleront à 70km/h. Merci de préciser ce chemin, en tenant compte des usages et usagers.

- des retours de poussière de chantier durant de longs mois. Les bambous protègent un peu, mais...serait-il envisageable d'avoir des cloisons?

- la route étant plus haute en bordure de propriété, nous craignons un bruit supplémentaire (selon vos relevés dans le dossier, c'est déjà l'endroit le plus soumis

aux décibels. Là aussi, un mur anti-bruit est-il envisageable? »

Est joint à cette contribution un extrait du plan général des travaux permettant d'apprécier la difficulté .

Analyse du Commissaire Enquêteur ; cette observation est un point particulier de la précédente en terme de rétablissement des accès des riverains. Le schéma joint, extrait du plan d'ensemble fourni au dossier, montre bien la difficulté. Dans ce cas, un abaissement du profil en long (par adoption d'une structure de tablier différente) permettrait de décaler vers l'Est le point de raccordement et, probablement, de ne rien avoir à modifier à cet accès (mise à part que la vitesse des véhicules serait désormais limitée à 70 km/h au lieu de 50 , ce qui rendrait l'accès plus périlleux) .

Pour les difficultés liées aux bruits, se reporter à la contribution précédente.

Avis du Commissaire Enquêteur :

Je partage cet avis sur l'aggravation importante des difficultés d'accès à cette parcelle et sur la dangerosité de la proposition faite.

Observation N ° 7 du collectif « Montbellet autrement : pour une commune ouverte et dynamique » : Mr JP Liégeois, Me D Linossier, M F Rabier, Me S Talmot. Extraits (environ 40 % du texte proposé):

Extrait : « *Deux remarques préliminaires :*

Il est précisé que les élus ont été tenus informés et ont participé à des réunions depuis plus de deux ans: "réunions d'informations auprès des élus locaux, comme le 20 février 2018"(Pièce A -page 14). Or à notre connaissance, dans la Commune de Montbellet, la plus concernée par l'implantation du nouveau pont dans l'un de ses hameaux, le hameau du Port, il n'y a pas eu de proposition de réunion d'information ou de débat, ni de mise en place d'une Commission au sein du Conseil municipal, pour un projet d'importance majeure, qui nécessite une concertation et des explications pour mieux comprendre des présentations complexes, peu lisibles pour des non-initiés. »

Analyse du Commissaire Enquêteur ; cette observation rejoint et confirme la contribution N° 5 au sujet de la concertation.

Avis du Commissaire Enquêteur :

Je réitère que cette absence de concertation concrète avec le public et notamment les riverains est très regrettable. C'est un point négatif dans la genèse et l'élaboration du dossier.

Extrait : « *Dans le même ordre d'idée (et peut-être que l'un des points explique l'autre) les documents présentés ne mentionnent pas l'existence d'habitants qui seront directement impactés par le projet et ses conséquences. Les plans de situation fournis ne font pas figurer les maisons des riverains, mais seulement en pointillé une maison appartenant aux VNF..... »*

Analyse du Commissaire Enquêteur ; comme précisé plus haut, ce point n'est pas rigoureusement exact.

Extrait : « Le pont actuel à conserver pour les cyclistes et piétons.

Nous nous étonnons que dans les différents scénarios envisagés (5 scénarios-rubrique 2.3.2 de la Pièce A, idem dans les autres pièces présentées) ne soit pas prévu un scénario 6 : la conservation du pont actuel, hors usage automobile, venant compléter le futur pont. En effet, il s'agit d'un pont bien inscrit dans le paysage, y compris sur le plan fonctionnel pour relier les deux rives. L'ancien pont peut être réservé à la circulation des vélos et piétons.... »

Analyse du Commissaire Enquêteur ; la conservation du pont actuel, même pour un usage de modes doux uniquement nécessiterait un entretien de l'ouvrage pour en assurer la sécurité. Eu égard au très mauvais état du tablier, les dépenses à engager seraient très importantes, même pour une circulation légère. Par ailleurs, le contraste esthétique entre deux ouvrages si proches ne serait certainement pas du meilleur effet.

Avis du Commissaire Enquêteur :

Je ne pense pas que la conservation du tablier du pont existant pour les modes doux soit une bonne solution.

Extrait : « S'ajoutent les problèmes de raccordements délicats et coûteux des voies aux deux extrémités du nouveau pont, raccordements aux voies piétonnes et cyclables existantes..... Il y a lieu d'avoir très peur, pour piétons et cyclistes, bien que la préfiguration offre une image idyllique de promenade sous le soleil. »

Analyse du Commissaire Enquêteur ; ces points sont déjà analysés précédemment.

Extrait : « Nous partageons l'avis de l'Autorité environnementale : "l'option retenue par le maître d'ouvrage est la construction d'un nouveau pont en amont de l'existant, qui cumule l'impact le plus important sur l'environnement et le coût le plus élevé, alors que ces deux critères apparaissent comme dirimants dans le tableau"(page 15 du rapport adopté le 19 février 2020). »

Analyse du Commissaire Enquêteur ; L'avis de l'Autorité Environnementale est à nouveau cité ; cet avis est, pour le public, une référence sûre par son expertise et son expérience des analyses de projet. Ceci est d'autant plus vrai que le public, composé d'une majorité écrasante de non initiés, n'a pas la compétence pour déceler aisément les difficultés.

Extrait « Dans plusieurs des documents le coût de l'entretien de l'ancien pont est estimé (dans l'hypothèse d'une circulation intense si seul le pont actuel est utilisé après des modifications comme la construction d'un nouveau tablier "L'entretien annuel d'un tel ouvrage est estimé à 30 000 €." Ainsi le coût de la démolition représente 36 ans d'entretien pour une circulation intense, donc beaucoup moins pour la simple circulation de vélos et piétons. Les calculs concernant le nouveau pont étant faits sur la base d'une durée de vie de l'ouvrage de 100 ans, on voit que pour les piétons et les cyclistes le pont actuel peut avoir la même espérance de vie pour permettre des circulations douces agréables et sécurisées. »

Analyse du Commissaire Enquêteur : ce calcul théorique ne prend pas en compte le coût de l'indispensable, et onéreuse, réparation du tablier pour une utilisation en modes doux uniquement. Ces arguments ne sont pas convaincants.

Avis du Commissaire Enquêteur:

Je ne pense pas que, quels que soient les calculs que l'on puisse faire, la conservation du tablier existant pour une utilisation réservée aux modes doux soit une solution à promouvoir.

Extrait : « *Le Guide de lecture laisse entendre que la question de la démolition n'est pas clairement abordée dans les documents, ce qui expliquerait le manque d'information et de réflexion à ce sujet : "Le présent dossier concerne les travaux de reconstruction du pont de Fleurville sur la Saône permettant de relier les départements de l'Ain et de la Saône et Loire entre les communes de Fleurville et Pont-de-Vaux"(on notera aussi une importante erreur, car en fait la commune de Fleurville n'est pas touchée par le pont. Parfois des copiés-collés d'autres projets laissent perplexe, par exemple "Les collectivités concernées par le projet (Moulins et CD03) classeront par délibération en vertu des mêmes articles les voies nouvelles dans leur domaine public routier respectif". Ou encore des erreurs de localisation : ainsi le point de mesure acoustique PR3 est noté pour la commune de "Pont-de-Vaulx" (sic) alors qu'il se trouve sur la Commune de Montbellet donc sur l'autre rive ! Et le point de mesure PR1 est indiqué "Port de Fleurville, 01190 -Pont-de-Vaulx" donc avec plusieurs erreurs-Page 143 Pièce E2 : Etude d'impact. Nous partageons encore l'avis de l'Autorité environnementale qui souligne des "faiblesses" et des "incohérences" dans le dossier). »*

Analyse du Commissaire Enquêteur: il est vrai que le dossier ne fait guère de cas de la maison pontière qui pourtant, au dire d'une élue de Pont-de-Vaux lors d'un échange avec le Commissaire Enquêteur, a vu sa toiture refaite il y a quelques années. Il semble que la démolition de celle-ci puisse être évitée en choisissant une solution de reconstruction en place du tablier existant.

Il est incontestable que la qualité du dossier est médiocre (voir commentaires du Commissaire Enquêteur à ce sujet dans le Procès Verbal de Synthèse).

Avis du Commissaire Enquêteur :

Je confirme que le dossier n'est, globalement, pas de bonne qualité : les exemples d'erreurs, incohérences, flous, contradictions sont nombreux.

Pour continuer :

« *La maison pontière :*

La pièce A du dossier mentionne en page 10 que dans les contraintes en rive droite figure la "maison pontière à démolir". En page 9 il est indiqué que "La conservation de la maison pontière est impossible, du fait des contraintes techniques et économiques du projet." Dont acte, bien qu'on ait l'impression qu'il s'agisse d'un effet collatéral non pris en compte en début de réflexion, car si tel avait été le cas

(voir plus loin la non prise en compte du hameau du Port de la Commune de Montbellet) il eut été envisageable de réaliser le nouveau pont un peu plus en amont. »

Plus loin : *« On a ainsi l'impression qu'on a plaqué une idée a priori, quant à l'implantation du nouveau pont, et qu'ensuite on tente de justifier cette implantation arbitraire.*

Il est regrettable que cette maison disparaisse. Imposante, elle fait partie du paysage, ses magnifiques pierres doivent être conservées, elle est chargée d'histoire locale:... Cette maison pourrait également abriter des expositions sur la faune et la flore de la Saône et des zones humides. ... La démolition des bâtiments de la maison pontière est indiquée comme "hors marché", sans explication. son utilité dans le cadre d'une concertation entre les élus de la Commune de Montbellet, sur laquelle se trouve la maison, et les habitants de la Commune, pour un usage à vocation culturelle et touristique. »

Analyse du Commissaire Enquêteur: il paraît difficile de repousser le projet plus au Nord dans le but d'éviter la démolition de la maison pontière : une telle disposition allongerait le tracé, rendant les travaux encore plus chers et aurait surtout le désagrément de pénétrer encore plus dans le périmètre des champs de captage. Par contre la reconstruction d'un tablier à la place de l'actuel, en réutilisant les appuis existants, permet très probablement d'éviter cette démolition.

Avis du Commissaire Enquêteur:

Je pense qu'il convient d'éviter la démolition de la maison pontière pour lui redonner une seconde vie.

Plus loin encore, dans le paragraphe Le hameau du Port, commune de Montbellet :

« A nos yeux la non prise en compte de l'existence des riverains est un vice de forme significatif et appelle une reconsidération du projet qui, s'il demeure en l'état, pourrait être légèrement déplacé en amont, ce qui répondrait aux inquiétudes et demandes diverses (par exemple conservation de la maison pontière dans un lieu stratégique sur la voie bleue).

Analyse du Commissaire Enquêteur : il n'est pas exact d'affirmer que le dossier ne prend pas en compte l'existence des riverains : les rétablissements d'accès, au Nord comme au Sud de la RD 933A contredisent clairement cette affirmation.

Pour poursuivre ;

Parmi les points objets d'interrogations et d'inquiétudes, l'accès des riverains à leur maison est rendu difficile et dangereux, car la pente d'accès de la rue du Port, où se trouvent les maisons et qui est l'unique voie de circulation pour les cyclistes, les pêcheurs, les promeneurs, les bateaux remorqués, etc. sera de 15%, et de plus débouchera directement et avec peu de visibilité sur la route principale. On a du mal à imaginer la sortie de la rue du Port dans une pente à 15%, surtout pour tourner à gauche pour se rendre en direction de Fleurville, ou encore, de retour de

Pont-de-Vaux, la nécessité de bloquer la circulation à la sortie du pont pour tourner à gauche et se rendre rue du Port. Une construction du pont un peu plus en amont permettrait de résoudre ces difficultés. »

Et encore : « S'ajoutent les nuisances sonores : les mesures faites ne sont pas pertinentes, car elles ont été réalisées à des périodes creuses avec peu de circulation, avec une circulation sur une seule voie alors qu'il y en aura deux, hors la présence de camions de gros tonnage, actuellement interdits, et avec une vitesse limitée à 50, qui deviendra 70 km/h.»

Pour terminer : « D'autres aspects sont à approfondir. Ainsi les usagers du service public d'eau potable des 18 communes adhérentes au Syndicat de distribution: SIEHM, ont-ils eu une information sur l'impact de la proximité du futur chantier avec la "zone rapprochée" des puits de captage? Les riverains ayant été ignorés, a-t-on prévu, en cas de montée des eaux, phénomène loin d'être rare en bord de Saône, un espace de stationnement des véhicules qui ne peuvent pas rester devant leur maison en bord de Saône ?

Analyse du Commissaire Enquêteur : ces trois points ont déjà été analysés plus haut (observation N° 7)

Pour conclure cette contribution :

En conclusion, notre contribution rejoint nombre des points soulignés par l'Autorité Environnementale qui indique que l'étude d'impact présente de nombreuses faiblesses, aux quelles remédie en partie une note complémentaire à joindre au dossier. L'analyse des variantes présente des incohérences et des a priori qui ne permettent pas de convaincre des raisons du choix du projet. Par ailleurs, fondée sur le postulat que le remplacement d'une infrastructure existante n'emporte aucune conséquence ni qualitative ni quantitative sur les flux de circulation, elle fait l'économie d'une évaluation des nuisances sonores et des émissions de polluants ou de gaz à effet de serre induits, se concentrant sur les seuls aspects relatifs à l'eau et aux milieux naturels. Elle est dès lors incomplète . »

Analyse du Commissaire Enquêteur : cette conclusion fait à nouveau appel à l'avis de l'Autorité Environnementale dont on ne peut mettre en doute la pertinence.

Avis global du Commissaire Enquêteur :

Je partage les grandes lignes de cette contribution qui est à classer comme défavorable au projet. Les contre-propositions de réutilisation du tablier existant pour les modes doux et de report du projet vers le Nord ne sont à mon avis pas réalistes ; mais la réalisation d'un tablier neuf en lieu et place de l'actuel permet de satisfaire la majorité des remarques faites.

Observation N° 8 de Me C Liégeois: in extenso

*« Le pont de Montbellet-Pont de Vaux, Un lieu de passage déjà très fréquenté & Une passerelle et une maison fluviale chargées d'Histoire.
Merci de votre consultation qui nous permet de nous exprimer. Comme je n'ai pas été*

informée de la précédente consultation (2018/2019), je prends le temps d'écrire mon point de vue qui reste ouvert à la discussion. Merci pour tout ce que ce rapport et cette consultation nous apportent d'informations sur le site de notre commune. La vision du piéton, du voyageur de passage ou du riverain ne peut pas être seulement administrative ou technique, elle est aussi affective, sentimentale, liée au plaisir de goûter un paysage, d'écouter les histoires qui se racontent au fil des générations. Depuis 40 ans, presque quotidiennement, nous, habitants de Montbellet, nous empruntons ce pont vers Pont de Vaux. Les trajets pour le travail, le marché ou l'AMAP, le médecin, les activités sportives ou le Musée, vers la Bresse ou le Jura, sont au moins hebdomadaires en toute saison... Ce pont est indispensable pour nous. C'est un point de contact pratique et facile d'accès, un lieu de rendez-vous avec des producteurs de l'Ain sur l'autre rive. Lieu de promenade et de vélo sur la voie bleue en famille, de ballade-découverte: les mouvements fascinants de l'eau à l'entrée de la péniche dans le canal plus sombre, les nymphéas qui disparaissent sous l'eau avant le passage de l'embarcation.

C'est une passerelle chargée d'histoires, comme d'Histoire.

Passer du temps à traverser la Saône est un plaisir, un échange entre deux communautés de communes très différentes. Ces communes ont tissé des échanges commerciaux depuis des siècles: Le chanvre par exemple était sur les deux rives. A Montbellet, c'est en bateau ou à gué que certains propriétaires pouvaient travailler de part et d'autre de la Saône. Princes félons et propriétaires visionnaires se sont succédés en agriculture; l'économie médiévale de la vigne et de ses métiers, de la pharmacopée traditionnelle est encore présente et nous la redécouvrons. Le cheval des halages a été remplacé par des moteurs mais le paysage de la voie bleue en garde la mesure, un rythme à pas lents.

La lenteur de la circulation de l'eau et des véhicules est habituelle.

A chaque voyage on admire cette typique maison fluviale du péage. Nous pensions en faire un jour un lieu de rencontre -cartes postales, livres sur la flore et la faune, conversations café-théâtre, lieu de mémoire des alentours- Est-ce un projet irréaliste? Cette démolition est-elle indispensable? Pour quelles raisons? Aller plus vite est-il si nécessaire si cela doit supprimer l'attrait touristique des rives ?

Avec la Fédération des Associations du Pays d'Art et d'Histoire de Tournus, nous avons participé à la rédaction d'un Livre des ponts entre Cluny et Tournus. Cette rive droite a une riche histoire littéraire et politique.

Je ne comprends pas la nécessité de démolir l'actuelle passerelle et la culée sur la rive droite ce qui exige ainsi la démolition de la maison pontière.

L'idée de démolition nous est pénible à envisager. Si la démolition de cette maison est inéluctable, il faudrait vraiment la reconstruire sur le passage de la voie bleue pour des raisons historiques et touristiques.

Mais pourquoi ne pas utiliser la passerelle actuelle avec une circulation réduite et lente?

Plutôt que d'envisager une démolition onéreuse, des travaux longs, bruyants, nocifs pour l'environnement, difficiles à sécuriser pour les habitants des deux rives,

pourquoi ne pas préserver la nature? Je lis dans le rapport plusieurs alinéas qui ne me semblent pas justifiés (Culée actuelle et maison pontière à démolir--deux fois).....- La conservation de la maison pontière est impossible, du fait des contraintes techniques et économiques du projet....--Dans un second temps, la déconstruction de l'actuel pont.)

Est-ce uniquement pour permettre à des bateaux de fort tonnage de passer à cet endroit? Cette exigence de hauteur concerne évidemment un nouvel ouvrage mais n'oblige peut-être pas une démolition?

Le second temps pourrait être repoussé pour permettre un délai de réflexion et probablement une économie de budget (je crois que l'étude n'envisage pas cette éventualité) Pourquoi ne pas maintenir l'ancienne topographie pour le passage piétonnier en se donnant au moins une année de réflexion entre les deux phases du projet?

Nous avons le devoir pour nos enfants de leur faire connaître l'histoire des techniques. Si on avait détruit comme c'était prévu d'anciennes architectures métalliques, les générations qui ont suivi n'en auraient pas l'idée. Gustave Eiffel dans le Cantal avec le Viaduc qui enjambe la Truyère dit qu'un pont est un travail d'équipe.

Le choix de construire en amont pour préserver la sécurité de la rive et de la voie bleue est pesé et judicieux mais pourquoi la route qui joint le pont ne ferait-elle pas un détour loin des maisons? Car il me paraît difficile de ne pas prévoir un afflux de voitures supplémentaire à grande vitesse.

Autre éventualité: -pourquoi ne pas enjambrer plus largement la zone humide et préserver les sites?

Prenons le temps d'envisager pour ce nouveau pont la recherche de solutions innovantes, de prouesses artistiques pour la sécurité, l'environnement et le respect de l'existant vivant et bâti.

Merci de bien vouloir prendre en compte mes remarques.

Analyse du Commissaire Enquêteur : cette contribution défend la préservation du patrimoine et de l'environnement de l'ouvrage en apportant des arguments culturels, historiques sans avoir véritablement approfondi le dossier technique. Mais il est nécessaire, dans une réflexion globale, d'avoir de tels points de vue ; ceux-ci ne sont pas à négliger.

Avis du Commissaire Enquêteur :

Même si certains aspects sont peu réalistes et n'entrent pas dans le cadre de la procédure en cours, je partage le fonds de cette contribution que je considère également comme défavorable au projet retenu.

Observation N° 9 de Me C Liégeois :

Cette observation est un complément manuscrit à l'observation N°8.

« A propos de la maison pontière, actuellement ouverte et laissée à la destruction ou au vandalisme :

ne pourrait-on pas la sécuriser en attendant que soit décidé d'un projet ?

à qui appartient-elle ? Est-il possible d'y envisager des rencontres associatives ? »

Analyse du Commissaire Enquêteur: ces questions, légitimes, n'ont pas fait l'objet de réponses précises de Conseil Départemental de l'Ain. Elles sont une forme de prolongement logique de la réflexion proposée dans la contribution N° 8 : il faut faire une pause et réfléchir.

Avis du Commissaire Enquêteur :

Je pense que cette observation confirme la précédente sans apporter d'arguments complémentaires ; je peux partager ces interrogations mais les juge de second ordre par rapport à l'objet principal de l'enquête.

Observation N° 10 de Mrs Y Pauget, JP Bugaud, M Touraine, élus de Pont-de-Vaux :

« Souhait de la municipalité de Pont-de-Vaux : prévoir une protection plus importante des cyclistes et des piétons. Une simple hauteur de trottoir (environ 20 cm) paraît trop peu sécurisante. »

Analyse du Commissaire Enquêteur: cette contribution, apportée en fin de la dernière permanence, est en fait inspirée de la lecture de la contribution N° 4, analysée plus haut. Ces mêmes élus sont venus à plusieurs reprises aux permanences en mairie de Pont-de-Vaux, sans avoir véritablement analysé le projet et sa genèse.

Avis du Commissaire Enquêteur :

Je pense que cette contribution n'a pas de portée réelle et je regrette que les élus de Pont-de-Vaux qui ont oralement déclaré que la réalisation de cet ouvrage était nécessaire n'aient pas approfondi l'analyse et apporté d'arguments.

5 ANALYSE DU MÉMOIRE EN RÉPONSE AU PROCÈS VERBAL DE SYNTHÈSE

Le Mémoire en Réponse du Conseil Départemental de l'Ain (45 pages et deux annexes de 11 et 5 Pages) est joint en annexe G au présent rapport. Celui -ci permet au Commissaire Enquêteur de forger son avis définitif. Pour en faciliter la lecture, j'ai choisi de suivre l'ordre des réponses faites par le Maître de l'Ouvrage.

Analyse de la réponse R 1 Le Conseil Départemental de l'Ain fournit de nouvelles informations sous forme d'annexes . Il s'agit de communiqués de presse , donc d'information, et de compte-rendus de réunions avec les différents acteurs administratifs du projet.

Je relève par ailleurs, dans le compte-rendu de la réunion du 17/11/2015, les éléments suivants qui sont une confirmation que les difficultés de la réalisation d'un ouvrage en amont sont connues de longue date et qui soulignent, pour le premier surtout, les contradictions majeures du dossier :

« *Au final, les meilleurs projets sont ceux pour lesquels aucun dossier de dérogation « espèces protégées »... n'est nécessaire. »*

plus loin : « *une procédure de modification des périmètres de protection des puits de captage de Montbellet est en cours. ... Dès lors , les prescriptions prévues sont incompatibles avec le projet de reconstruction... »*

Avis final du Commissaire Enquêteur:

Le Conseil Départemental de l'Ain ne fournissant pas de preuve tangible de la concertation avec le public, je ne peux que penser que celle-ci n'a pas eu concrètement lieu même si le public a pu être tenu informé par voie de presse et que des réunions internes à l'Administration se sont tenues (ce qui est la moindre des choses mais ne contribue en rien à une concertation avec le public).

Analyse de la réponse R 2 Le Conseil Départemental évoque une question de lisibilité du dossier pour justifier la forte réduction de la comparaison des variantes dans le dossier final, sans faire aucun commentaire sur le fait que j'ai reçu deux versions sensiblement différentes du dossier d'enquête à moins de trois semaines d'intervalle.

Avis final du Commissaire Enquêteur:

Je pense que le dossier d'enquête soumis au public, est lapidaire sur le sujet fondamental de la comparaison des variantes et que le fait d'omettre des informations importantes et d'en tronquer d'autres dégrade l'information mise à disposition du public. Je pense qu'il aurait été préférable de développer et de justifier la comparaison des variantes et que ce point faible du dossier peut

éventuellement être en relation avec une tentative de justification a posteriori d'un parti choisi en nette contradiction avec les avis d'experts qui pré-existaient à la décision.

Analyses des réponses consolidées R 3, R 4, R 5

Le Maître de l'Ouvrage maintient que le grand gabarit prévu est incontournable : voir réponse plus précise à la question Q 15. Ce point n'est pas fondamental car il n'affecte les solutions possibles que par le relèvement du profil en long et qu'il a, dans tous les cas, toujours été pris en compte. Il s'agissait d'une interrogation relative à une potentielle optimisation du projet.

La justification fournie du profil en travers retenu omet qu'un profil moins large est qualifié de « raisonnable » par le Maître de l'Ouvrage lui-même dans sa note en réponse à l'Autorité Environnementale (voir paragraphe 2.2.2. de la note en réponse). Elle n'est donc pas totalement convaincante puisque le Conseil Départemental de l'Ain se contredit. Un profil intermédiaire (entre 10,50 et 8,80 m), générateur d'économies, est probablement admissible.

L'insertion dans les infrastructures existantes, est, dans le projet retenu, rendue délicate à cause du profil en long réhaussé par l'utilisation d'un tablier en caisson mixte acier-béton. D'après le volet 2 de l'EPOA, la solution bow-string ne nécessite que 1,30 m (et non 1,80 m) de réhaussement de la culée existante côté Saône et Loire, alors que la solution retenue, certes décalée vers le Nord, présente une altitude au droit de la culée rive droite supérieure de 2,50 m par rapport à celle de la chaussée actuelle.

L'étude du bureau Concrete n'a jamais été citée auparavant et n'est pas communiquée en annexe ; des éléments totalement nouveaux (descentes de charges, pressions sur le sol,... arguments relatifs à des vestiges ... critique a posteriori du volet 1 de l'EPOA) tendent à exclure la réutilisation des appuis existants.

Je tiens à apporter les précisions suivantes :

dans ses pages 20 et suivantes, l'étude géotechnique de 2013, consacrée à la réutilisation éventuelle des appuis existants caractérise la contrainte admissible des sols sous les appuis de l'ouvrage existant, avant renforcement éventuel.

Sous la culée rive droite la contrainte admissible est de 36 t/m², sous les piles la valeur est de 34 t/m² et sous la culée rive gauche elle est de 31 t/m². Ces valeurs, en partie liées à la consolidation des sols due à la présence de l'ouvrage, sont caractéristiques de sols d'une résistance convenable.

dans le tableau fourni en page 7 du Mémoire en Réponse apparaît une pression sur le sol pour le pont reconstruit en place, à vide, de 34,7 t/m². Cette valeur est très proche de la valeur admissible et, même s'il convient d'ajouter les effets des surcharges (qui resteront très modestes par rapport aux 2600 t au niveau de la fondation), et les divers effets liés aux efforts horizontaux (freinage, vent, efforts en phase provisoire), le confortement des fondations devrait, au vu de ces calculs, rester tout à fait modeste et limité.

Sauf erreur de ma part, il n'y a donc pas lieu d'être aussi réservé sur la réutilisation des appuis existants.

Cette courte comparaison des valeurs donne effectivement une vision réaliste de l'importance des travaux de confortement à réaliser ; la présentation faite dans le Mémoire en Réponse est tronquée (pas de valeur pour les contraintes admissibles sur le sol alors que celles-ci sont disponibles) et donc erronée.

Je constate en outre que ces alertes sont en contradiction avec certaines pièces du dossier (inspection des appuis, étude géotechnique de 2013) et pose alors la question de savoir pourquoi, dans la comparaison des variantes, la réutilisation des appuis existants est proposée à plusieurs reprises parmi les solutions « raisonnables ». Je rencontre là aussi de véritables contradictions dans le cheminement des raisonnements qui ont prévalu au choix.

Le chapitre sur les impacts

environnementaux inclut ceux liés à la présence d'un ouvrage provisoire dont l'utilité n'est prouvée nulle part, ni dans le dossier d'enquête, ni dans le Mémoire en Réponse ; elle demeure simplement affirmée. Je souligne en outre que, compte tenu de son impact environnemental (aménagements des accès, travaux en rivière, à la mise en place d'une part, à l'enlèvement d'autre part) un ouvrage provisoire doit autant que possible être évité. La comparaison sur les impacts environnementaux n'est pas convaincante car, entre autres, la démolition de l'ouvrage existant (piles et leurs fondations dans la rivière, démolition de la digue en rive gauche) a un fort impact en phase chantier, indéniablement supérieur à celui qui correspond au renforcement des piles et aux adaptations des culées.

Comme mis en valeur au paragraphe 3.III.2 du Procès Verbal de Synthèse, le gain constaté sur l'écoulement des crues est inférieur à un demi pour cent de la valeur des hauteurs de celles-ci.

Les arguments relatifs à la pérennité de l'ouvrage doivent inéluctablement être relativisés car :

de très nombreux ponts , mis en service depuis très longtemps, sont toujours utilisés sans restriction de trafic malgré l'augmentation de celui-ci,

rien n'explique dans le dossier que , dans le cas qui nous préoccupe, le pont ne pourrait pas encore survivre de nombreuses années si le tablier n'avait pas été soumis à des aléas de construction (tablier reconstruit après les bombardements de la dernière guerre mondiale à partir d'éléments récupérés dans la Saône),

le rappel de l'existence des Eurocodes, applicables pour des ouvrages neufs, semble inopportun,

pour les coûts d'entretien ultérieur, je renvoie au dossier (étude d'impact en sa page 258) qui ne fait aucune distinction selon le type d'ouvrage : c'est une nouvelle contradiction.

La stricte conformité réglementaire est certes difficile à atteindre sur un ouvrage réutilisé (mais la prise en compte de coefficients de sécurité majorés est possible). Cet argument n'est pas de nature à condamner une éventuelle réutilisation puisque les experts qui se sont prononcés dans les volets 1 et 2 de l'EPOA sont persuadés qu'une réutilisation des appuis existants est réaliste et pertinente. Il n'est pas contestable d'affirmer que le niveau de fiabilité serait optimal avec un ouvrage neuf, mais cela n'est pas un critère de choix dirimant, surtout au stade de l'enquête publique.

L'introduction du paragraphe « chiffrage du montant des travaux » me semble inexacte : la reconstruction en place d'un tablier bow-string présenterait une surface rehaussée moindre et garantirait également la transparence hydraulique. Il suffirait, pour s'en convaincre de calculer les volumes de remblais à mettre en œuvre sachant en outre que, pour des questions de compressibilité des sols, comme explicité dans les plans fournis au dossier, il a été recouru, pour la solution retenue, à des remblais techniques très spéciaux alliant des techniques de remblai allégé associées à du drainage vertical.

La conclusion est radicalement différente de ce qui figure en page 258 de l'étude d'impact. La reconstruction en place est chiffrée, hors taxes et y compris ouvrage provisoire, à $11\ 000 + 2\ 000 = 13\ 000$ K€ dans le dossier d'enquête alors que dans le Mémoire en réponse on trouve : $14\ 100 + 4\ 170 = 18\ 270$ K€ (je vois ici apparaître encore une nouvelle valeur pour le coût de l'ouvrage provisoire!). Les valeurs de la reconstruction à l'amont, dans les mêmes conditions, sont respectivement égales à 15 000 et 18 600 K€. Dans le dossier d'enquête soumis au public on compare donc 13 000 à 15 000 K€ et dans le Mémoire en Réponse on compare maintenant 18 270 à 18 600 K€. Cette nouvelle estimation de la solution retenue à 18 600 K€ HT aurait dû être immédiatement comparée à l'enveloppe prévisionnelle du Maître d'Ouvrage affectée aux travaux de 15 000 K€ HT ce qui aurait incité le Conseil Départemental de l'Ain à rechercher une solution plus économique. Mais cela n'est pas évoqué.

Cela ne fait que confirmer la mauvaise qualité du dossier qui a été soumis à l'enquête, tout en faisant perdre une partie de sa crédibilité à la dernière comparaison livrée dans le Mémoire en Réponse.

Je souligne que la suppression de l'ouvrage provisoire (chiffré à 4 170 K€) semblerait permettre de réduire le coût du projet à 14 100 000 K€, soit une économie de 4 500 000 K€ HT, en conservant un profil en travers à 10,50 m.

La dérive budgétaire est bien réelle, d'ores et déjà constatée, sauf si on décide de recourir à un projet plus économique dont l'existence est évidente.

Relativement au coûts d'entretien, le dossier d'enquête, sans détail, fait apparaître 30 000 € / an quelle que soit la solution. Comme déjà exprimé ci-dessus, il s'agit là d'une contradiction de plus.

Le nouveau tableau d'analyse multi-critères fait apparaître des critères non évoqués dans le dossier d'enquête qui paraissent tout à fait secondaires dans le choix de la solution retenue au stade de l'enquête publique. De plus, en page 258 de l'étude d'impact, la reconstruction en place avec conservation des appuis est qualifiée de conforme aux exigences vis à vis de la faisabilité technique alors que dans le mémoire en réponse les critères qui détaillent la faisabilité technique (réalisation technique, délai de réalisation, durée de vie et pérennité de l'ouvrage, surveillance de l'ouvrage) sont soit peu adaptés, soit dégradés par rapport aux exigences.

Quand je lis attentivement les pièces du dossier d'enquête et les pièces complémentaires fournies en justification sur ma demande et que je les compare aux conclusions et choix de la solution présentés dans le Mémoire en Réponse je ne peux qu'être abasourdi par de telles différences. Le Conseil Départemental se contredit fréquemment mais arrive toujours à la même conclusion : le projet retenu est le meilleur.

Avis final du Commissaire Enquêteur:

Je comprends que le Conseil Départemental de l'Ain tente de défendre sa position sur le choix de la solution retenue. Les arguments développés nuancent mon avis initial émis au chapitre 3 sur deux sujets (gabarit de navigation, recherche d'un profil en travers intermédiaire). Cependant les grandes lignes de mes réserves demeurent car les arguments apportés à ce niveau sont :

- # nouveaux, sans étaient par des pièces complémentaires citées mais jamais affichées, ce qui fait qu'elles peuvent paraître de circonstance,*
- # en contradiction lourde avec les avis d'experts précédents,*
- # des éléments techniques et de détail qui n'entrent pas dans le respect d'objectifs généraux,*
- # parfois des affirmations plus que des démonstrations (maintien de l'ouvrage provisoire et réutilisation des fondations existantes notamment),*
- # ne sont pas convaincants en matière de prix, alors qu'une dérive financière est flagrante .*

Je pense également que les solutions de confortement, d'adaptation (avec, dans le cas du pont de Fleurville, le remplacement total du tablier) ne sont jamais à écarter sans une argumentation précise et pertinente. Les exemples de réhabilitation réussis sont nombreux et, sous réserve d'un entretien correct, pérennes.

Enfin, je reste également fondé à me poser la question suivante : pourquoi, après tant d'avis d'experts et d'années d'études, développer certains arguments justificatifs seulement au moment où le Commissaire Enquêteur en fait la demande ?

Analyse de la réponse R 6 Je ne comprends pas la réponse R 6 : les études évoquées auraient-elles été réalisées entre la première version du dossier d'enquête et la version finale soumise au public ? Si la réponse est non, je n'estime pas avoir de réponse à ma question Q 6. Dans le cas contraire, rien ne transparaît dans le dossier au sujet de ces nouvelles études.

Avis final du Commissaire Enquêteur:

Je pense que cet élément, qui n'est qu'un aléa formel dans la gestion du dossier d'enquête (version initiale transmise au Commissaire Enquêteur versus version soumise au public) ne constitue pas finalement un point d'achoppement important dans mon avis final puisqu'il existe clairement un impact significatif évitable mais non évité dans la solution retenue.

Analyse de la réponse R 7 Le Conseil Départemental de l'Ain résume l'application qui a été faite de la doctrine « Éviter, Réduire, Compenser ». Un argument non mis en exergue précédemment apparaît : « *Dégager les rives de la Saône et pouvoir restaurer la continuité écologique,* ». Ceci ne semble pas exact :

en rive gauche immédiate il y a peu de changement et en rive gauche proche un remblai de hauteur moyenne importante est édifié,
en rive droite malgré la disparition future de la digue actuelle un remblai de grande taille – en hauteur et en surface- est édifié en zone humide, réservoir de biodiversité.

Avis final du Commissaire Enquêteur:

Je maintiens mon avis négatif. Il est certain que tous les projets ont un impact environnemental. Mais il est également certain (voir page 258 de l'étude d'impact) que parmi ceux possibles celui qui a été retenu présente le plus fort. Ce choix m'apparaît d'autant plus regrettable qu'il existe d'autres solutions réalistes, pertinentes et moins coûteuses.

Analyse de la réponse R 8 Le Maître de l'Ouvrage rappelle l'historique du choix du profil en travers, non développé dans le dossier.

Avis final du Commissaire Enquêteur:

Ce point n'est pas déterminant dans le choix de la solution retenue ; mais il ne faut pas négliger son incidence économique alors que l'enveloppe prévisionnelle du Maître d'Ouvrage affectée aux travaux est dépassée. Mon avis définitif est le suivant : dans le cadre d'une dépense de fonds publics qu'il convient de surveiller avec soin, un profil intermédiaire entre celui de 10,50 m présenté au dossier d'enquête et celui de 8,80 m proposé dans le volet 2 de l'EPOA, serait sans aucun doute acceptable.

Analyse de la réponse R 9 Le Conseil Départemental de l'Ain évoque une mission géotechnique réalisée au cours de la mission de maîtrise d'œuvre. Cette étude n'est pas évoquée dans le dossier d'enquête ni communiquée en annexe ; elle concerne seulement la construction d'un ouvrage à l'amont de l'existant. Si des difficultés importantes existent en Rive Gauche, elles sont propres au projet retenu et rien ne semble montrer que la reconstruction en place soit réellement défavorable car :

la charge de remblai- qui pourrait également être allégé- rapporté reste en tout état de cause modeste,

eu égard à l'ancienneté de la digue, le sous-sol a subi une consolidation indéniable (voir plus haut les résultats de l'étude géotechnique de 2013), inexistante pour la solution retenue.

Au travers de sa réponse le Conseil Départemental fournit un argument de plus en faveur de l'abandon de l'ouvrage provisoire : il y a un risque d'interactions néfastes entre les remblais d'accès provisoires et l'ouvrage existant.

Avis final du Commissaire Enquêteur:

Je ne considère pas que l'argumentation fournie ici soit importante vis à vis du choix de la solution retenue car l'étude citée ne s'applique pas directement , loin s'en faut, au projet de reconstruction en place et qu'elle aurait certainement, vue son antériorité, pu être portée dans la comparaison des variantes du dossier si elle avait mérité de l'être.

Analyse de la réponse R 10 Le Maître de l'Ouvrage développe son argumentation relative au rôle « majeur » de l'axe de circulation RD 933A. Aucun élément tangible, chiffré, n'est communiqué. Sont évoquées des études socio-économiques, non jointes au dossier et non transmises.

Avis final du Commissaire Enquêteur:

Au regard du nombre modeste d'habitants dans la zone concernée, sans élément complémentaire, je ne peux que confirmer qu'il convient de relativiser l'importance de cet axe. Le magnifier conduit à une double dépense dont l'utilité n'est pas établie : celle liée à un profil en travers sur-dimensionné et celle engendrée par la mise en œuvre d'un ouvrage provisoire pendant la durée des travaux.

Analyse des réponses R 11 et R 12 consolidées Le Conseil Départemental de l'Ain produit un calcul de surcoût de transports de marchandises difficilement vérifiable et évoque à nouveau une étude socio-économique non présente dans le dossier ni transmise. Ces éléments sont peu convaincants vis à vis de la somme importante en jeu pour la mise en place d'un ouvrage provisoire et des conséquences tout à fait néfastes de celui-ci sur le milieu naturel.

Avis final du Commissaire Enquêteur:

Je demeure persuadé qu'un ouvrage provisoire, impactant, délicat et long à mettre en œuvre, coûteux (environ 25 % du coût de l'ouvrage proposé) n'est pas

utile . La mise en œuvre d'un tel ouvrage ne me semble pas être, pour la collectivité publique au sens large, une réponse adaptée et pertinente à la gêne temporaire causée à un nombre relativement faible d'utilisateurs.

Analyse de la réponse R 13 Le Maître de l'Ouvrage expose que l'ouvrage est un point de blocage de la capacité hydraulique de la Saône, ce qui n'apparaît pas en de tels termes dans le dossier d'enquête. Mais il suffit de consulter le dossier pour caractériser le gain minimale que procure la reconstruction de l'ouvrage en amont : ce gain est certainement très voisin de la précision du calcul fait.

Avis final du Commissaire Enquêteur:

Je considère que ce point est davantage une question de présentation que de fond, car il n'est pas majeur dans la décision.

Analyse de la réponse R 14 Le Conseil Départemental de l'Ain soutient à tort que le projet retenu est le meilleur compromis technique, économique et financier. Cette affirmation dirimante rend la question sans objet.

Avis final du Commissaire Enquêteur:

En désaccord total avec l'affirmation du Conseil Départemental de l'Ain, je demeure clairement sur ma réflexion initiale : le projet retenu n'est compatible avec aucun des trois documents concernés : PPRi rive droite, PPRi rive gauche et SDAGE.

Analyse de la réponse R 15 Le Maître de l'Ouvrage explicite la position de Saint-Symphorien-sur Saône, au Nord de Chalon-sur-Saône.

Avis final du Commissaire Enquêteur:

Suite à une malencontreuse confusion de ma part entre Saint-Symphorien-d'Ancelles et Saint-Symphorien -sur- Saône mon propos sur la circulaire 76.38 est erroné. Je reconnais cette erreur et considère donc comme nécessaire la passe navigable au gabarit de 48 X 7 m. Il n'est donc pas pertinent d'envisager une économie par suppression de la passe navigable à 48 X 7 m.

Analyse de la réponse R 16 Le Conseil Départemental de l'Ain tente de justifier des coûts voisins pour les deux solutions en concurrence. Certes les techniques sont légèrement différentes, certes le coût d'un tel projet ne s'apprécie pas sur le seul coût du tablier ; mais le rapport des surfaces de tablier est un indicateur majeur qui , à lui seul, attire l'attention sur la différence de coût global. Il ne faut pas oublier que cet indicateur tient compte , implicitement du nombre d'appuis nécessaires.

Avis final du Commissaire Enquêteur:

Je maintiens mon avis sur la comparaison de coût des deux solutions examinées : les comparaisons de coût présentées dans le dossier d'enquête sont entachées d'erreurs importantes, ce qui est quasi démontré par le tableau d'analyse multi-critères présenté dans le Mémoire en Réponse du Maître de l'Ouvrage.

Analyse de la réponse R 17 La réponse du Conseil Départemental de l'Ain est floue, comme l'est la considération des préoccupations financières dans le dossier. Il ne me paraît pas exact d'affirmer qu'il y a un surcoût liées aux compétences nécessaires pour la reconstruction en place du tablier. Certaines prestations d'études (adaptation des appuis existants seulement) pourraient se révéler plus chères en pourcentage, mais elles porteraient sur des masses de travaux nettement plus faibles ce qui entraîne que le coût total serait, de fait, moindre.

Avis final du Commissaire Enquêteur:

Mon avis est inchangé : comme explicité et démontré dans le Procès Verbal de Synthèse et dans le présent rapport, la maîtrise de l'enveloppe financière n'est pas assurée, ce qui conduit, je le rappelle à un dépassement prévisible de la dépense publique de 20 % environ. Il y aurait donc eu intérêt à expliciter clairement, par un seul chiffre, la contrainte financière et à suivre scrupuleusement l'évolution des coûts.

Réponse R 18 aux observations N° 1, 4, et 10 du public : Le Maître de l'Ouvrage commente sa conception de la piste cyclable implantée sur l'ouvrage.

Avis final du Commissaire Enquêteur:

Les observations faites sur ce thème sont d'un niveau de détail qui n'est pas significatif au stade de l'enquête publique. Les idées qui en sont issues seront à reconsidérer lors de la mise au point finale du projet.

Réponse R 19 à l'observation N° 2 : En réponse à une critique au « tout voiture », le Conseil Départemental de l'Ain affirme que : « *Le projet... réduit fortement les espaces consommés par les infrastructures routières.*»

Avis final du Commissaire Enquêteur:

Je pense que la réponse faite est inexacte. La prise en compte de la déconstruction du pont, certes légitime, ne peut suffire à compenser les emprises du nouvel ouvrage, tant en rivière que sur les rives droite et surtout gauche de la Saône. Les arguments du Maître de l'Ouvrage étant peu convaincants voire inexacts, je continue de partager cet avis.

Réponse R 20 à l'observation N° 3: Le commentaire proposé en réponse relève de l'autosatisfaction.

Avis final du Commissaire Enquêteur:

Mon avis est maintenu, cette observation n'a pas d'apport significatif.

Réponse R 21 à l'observation N° 5: Le Conseil Départemental reconnaît implicitement que la concertation avec le public n'a pas eu lieu et formule d'ores et déjà des propositions pour répondre aux inquiétudes des riverains en matière de dangerosité du carrefour en rive droite et de nuisances sonores. Relativement aux nuisances sonores, il n'apparaît, dans le dossier que des mesures de bruit ; dans son avis, l'Autorité Environnementale écrit: « *L'Ae recommande de procéder à un calcul des niveaux sonores prévisionnels en fonction de la configuration du nouveau pont : deux voies de circulation au lieu d'une, une vitesse accrue de 20 km/h et un tonnage maximal autorisé passant de 26 tonnes à 44 tonnes, et de l'intégrer au dossier d'enquête publique* ». Un refus de réponse à cette recommandation peut aisément être constaté au paragraphe 2.2.3. de la note en réponse faite par le Conseil Départemental à l'Autorité Environnementale. Il est donc pour le moins tendancieux, voire mensonger, d'écrire dans la réponse aux observations des riverains la phrase suivante : « *Lors des études, les projections de trafic et le changement du rythme des circulations, il n'a pas été identifié une augmentation du niveau sonore émis par le trafic.* » Il rassure également les riverains sur les autres sujets abordés : eau et risques inondations, phase chantier et réutilisation des déchets du pont sans apporter d'arguments nouveaux par rapport aux analyses précédentes.

Le Conseil Départemental ne répond pas aux critiques de fond sur l'opportunité du projet et sur l'imprécision des données et prévisions sur les quelles repose le projet.

Avis final du Commissaire Enquêteur :

Tout en prenant acte de la volonté du Conseil Départemental d'adapter le projet présenté pour tenir compte de certaines remarques légitimes et justifiées des riverains, les réponses faites ne font pas évoluer mon avis initial. Je partage globalement l'avis des riverains qui, tout en mettant en avant des préoccupations de la vie quotidienne, se posent des questions sur le bien fondé du projet retenu. L'impasse faite par le Conseil Départemental sur les nuisances sonores parfaitement révélée ci-dessus dans les différents échanges questions réponses est un point inacceptable du dossier.

Réponse R 22 à l'observation N° 6: Cette observation étant un cas particulier de la précédente, le Maître de l'Ouvrage prend une position similaire relativement à la possibilité d'une modification du rétablissement de l'accès et reprend ses explications précédentes sur le sujet des nuisances sonores.

Avis final du Commissaire Enquêteur:

Je confirme mon avis initial en cohérence avec mon avis sur l'observation précédente.

Réponse R 23 à l'observation N° 7: Le Conseil Départemental évoque la pandémie de la COVID 19 pour expliquer l'absence de réunion d'information publique avant le début de l'enquête. Le Commissaire Enquêteur, désigné le 31/01/2020, n'a jamais été informé de cette éventualité. Le Maître de l'Ouvrage explique le peu d'intérêt de la conservation de l'ouvrage existant pour les modes doux, confirme que la solution retenue apparaît comme celle de moindre impact environnemental et tente de justifier le choix de la démolition de la maison pontière.

Avis final du Commissaire Enquêteur:

Je partage l'avis du Conseil Départemental sur la conservation de l'ouvrage existant pour les modes doux. Mon avis sur les autres sujets reste inchangé, même si le maintien de la maison pontière engendre des contraintes de construction supplémentaires pour la reconstruction en place du tablier (nécessité d'un mur de soutènement – de hauteur 1,30 m environ -côté Nord de l'ouvrage pour soutenir la nouvelle chaussée vis à vis de la maison pontière).

Réponse R 24 à l'observation N° 8: Le Conseil Départemental de l'Ain exprime son attachement au patrimoine et expose que la destruction de la maison pontière est nécessaire quelle que soit la solution retenue et refuse de considérer que cette maison puisse être réhabilitée, bien que sa toiture ait été refaite il y a quelques années seulement.

Avis final du Commissaire Enquêteur :

Je comprends par avance la frustration de l'auteur de cette observation à la lecture de cette réponse : un long temps de réflexion a certes été pris, mais sans consultation des personnes intéressées (associations et riverains). Je maintiens que la maison pontière pourrait être conservée avec un projet de reconstruction en place de type bow-string.

Réponse R 25 à l'observation N° 9: Cette observation est un prolongement de la précédente. Le Maître de l'Ouvrage reprend les arguments précédents.

Avis final du Commissaire Enquêteur:

Je confirme mon avis initial.

Avis global final du Commissaire Enquêteur sur le Mémoire en Réponse émis par le Conseil Départemental de l'Ain:

Le Maître de l'Ouvrage a :

fourni des documents complémentaires qui ne sont pas probants (voire au contraire) au regard des questions posées (Compte-rendus de réunion , éléments de dossier de presse),

évoqué des documents pour étayer son argumentation (étude Concrete, études socio-économiques, études géotechniques) mais ceux-ci ne figurent pas dans le dossier d'enquête et ne sont pas transmis, alors que les précédents l'ont été.

proposé aux riverains d'adapter les accès à l'ouvrage pour accéder partiellement à leurs demandes et évoqué une rencontre avec ceux-ci.

Certaines explications fournies modifient mon avis initial : le gabarit de navigation doit être maintenu, il convient probablement de rechercher un profil en travers intermédiaire pour optimiser la dépense.

Par contre, sur bon nombre de points décisifs et fondamentaux, les réponses apportées sont insuffisantes pour faire évoluer significativement mon avis. En résumé très synthétique, pour les points majeurs seulement, je pense que :

la doctrine « Éviter , réduire , compenser » n'a pas été appliquée avec la rigueur nécessaire, ce qui a conduit à retenir la solution globalement la plus impactante sur le milieu naturel,

la comparaison des variantes a été faussée par des coûts mal appréhendés, ce qui a conduit à choisir la solution la plus chère,

l'utilité de l'ouvrage provisoire pour les solutions de reconstruction en place n'a jamais été prouvée alors que c'est un choix à la fois très coûteux et à fort impact environnemental ; le fait de l'imposer par affirmation dans les solutions de reconstruction en place fausse la comparaison,

la possibilité de réutiliser les appuis existants, dont les experts se sont accordés à dire qu'elle était réaliste et pertinente, que le Conseil Départemental s'est attaché à exclure avec des arguments inadéquats (pression sur le sol sous les appuis existants), n'a pas du tout la considération qu'elle mérite, plus encore dans le Mémoire en Réponse que dans le dossier d'enquête,

le coût global du projet n'est pas suffisamment et régulièrement comparé à l'enveloppe prévisionnelle du Maître d'ouvrage affectée aux travaux ce qui conduit à une dérive financière indiscutable par rapport à celle-ci , et cette dérive peut encore être évitée.

Gaston MARTIN Commissaire Enquêteur

18 Septembre 2020

ANNEXE A

PROCÈS VERBAL DE SYNTHÈSE

(36 pages et 11 pages d'annexes)

(Avec accusé de réception de Monsieur le Président du Conseil Départemental
de l'Ain en page 36)

ANNEXE B

(8 Pages y compris 4 photos)

UN AUTRE PROJET POSSIBLE / AVANTAGES ET INCONVÉNIENTS

A titre indicatif et accessoire seulement, sans me substituer à quiconque, par souci d'être concret et après mûre réflexion,

En me basant sur les éléments fournis dans le dossier et sur le volet 2 de l'étude préliminaire fourni en pièce complémentaire à ma demande, il me semble :

plus « raisonnable » (voir note en réponse du Maître d'Ouvrage à l'Autorité Environnementale), de proposer une solution avec profil en travers de largeur utile réduite à 8,80 m au lieu de 10,50 m,

possible, vu le faible nombre d'utilisateurs réellement impactés, d'accepter une déviation de circulation qui ne serait qu'une gêne temporaire pour les usagers (l'utilité pour la collectivité de la minimisation à outrance de la durée d'une déviation de la circulation n'est absolument pas démontrée),

réaliste de réutiliser les appuis existants après confortement de ceux-ci (voir étude géotechnique de 2013 fournie en pièce complémentaire à ma demande).

pertinent de recourir :

soit à un tablier de type bow string pour minimiser l'épaisseur du tablier, de préfabriquer en usine ce tablier et de le poser à partir de barges (comme cela a été fait récemment à Lyon à deux reprises) pour minimiser la durée des travaux. Sont proposées en annexe des photos de deux récentes réalisations à Lyon : le pont Schumann sur la Saône et le pont Raymond Barre sur le Rhône ; on peut remarquer, dans les deux cas, que la conception du tablier permet, tout en dégageant un gabarit, de faire passer les arcs sous le tablier, ce qui présenterait plusieurs avantages, dans le cas de figure du pont de Fleurville :

pouvoir venir prendre appui sur les piles en ayant à les rehausser a minima (elles pourraient probablement être étêtées de la partie situées en dessus des maçonneries de la base), ce qui pourrait minimiser les travaux de confortement,

avoir un profil en long définitif le plus proche possible de l'existant , ce qui minimiserait les travaux nécessaires pour les accès à l'ouvrage, faciliterait le traitement des carrefours aux extrémités et améliorerait l'insertion paysagère de l'ouvrage,

réaliser un gain de temps de travaux en concevant, pour les appuis des arcs, des chevêtres métalliques solidaires des arcs et préfabriqués en même temps que la structure principale, en temps masqué vis à vis de la coupure de circulation,

A noter également que dans ce type d'ouvrage les trottoirs et la piste cyclable peuvent physiquement être totalement séparés de la circulation automobile sur toute la longueur de celui-ci en les disposant sur des encorbellements, à l'extérieur des arcs porteurs. Les encorbellements peuvent parfaitement être dissymétriques, faible au Nord pour un passage piéton, fort au Sud pour intégrer une piste cyclable adaptée.

soit à un tablier mixte à poutres ou caisson métalliques

(probablement plus épais), qui serait construit sur palées provisoires en amont de l'ouvrage existant puis ripé sur les appuis définitifs après confortement de ceux-ci (pour minimiser la durée de la déviation de la circulation, le tablier pourrait être utilisé en ouvrage provisoire pendant la démolition de l'existant et les travaux de confortement des appuis). Cette dernière famille de solutions a cependant le désagrément d'avoir un impact plus important sur le paysage par relèvement du profil en long par rapport au bow-string et de compromettre le maintien de la maison pontière.

Le choix de la solution définitive (ripage ou reconstruction en place) parmi ces familles de solutions pourrait se faire en demandant aux entreprises lors de l'appel d'offres de présenter des solutions constructives avec une déviation de circulation minimisée en durée . Le choix final se ferait à l'aune d'un bilan avantages /inconconvénients portant notamment sur un critère prix/ durée de déviation de circulation.

Les avantages de ces deux familles de solutions sont nombreux et déterminants par rapport au choix du projet de reconstruction en amont retenu dans le dossier. Mais, à mon sens, les tabliers de type bow-string l'emportent sur les tabliers à poutres ou caisson métalliques. Les avantages des premiers (souvent d'un degré plus significatif que ceux procurés par les seconds) sont les suivants :

économie très importante sur la dépense engagée par la collectivité (voir annexe C au présent rapport),

moindre impact sur le milieu naturel à terme et pendant les travaux (faune avicole et piscicole, flore, zone humide réservoir de biodiversité, zone inondable),

moindre impact sur la rivière lié à la diminution des travaux dans celle-ci (notamment estacades et batardeaux, remblais en rive gauche et démolition des piles de l'ouvrage existant et de la digue côté Ain),

moindre impact du phasage des travaux lié à la diminution des travaux en rivière et à la suppression des travaux en zone humide, et donc peut être diminution du délai global par affranchissement du respect de certaines contraintes environnementales (périodes de reproduction..),

moindre impact sur l'écoulement des crues pendant les travaux,

moindre gêne à la navigation,

absence de travaux liés à des mesures compensatoires,

possibilité offerte de conserver la maison pontière appréciée des riverains et pouvant trouver dans le futur une reconversion utile,
moindre difficulté de réalisation des accès à l'ouvrage et des rétablissements d'accès aux riverains,
possibilité de n'avoir aucune interférence avec le champ de captage, même en phase travaux dans le cas de la solution bow string,
moindre impact visuel dans le paysage dans le cas de la solution bow string par abaissement du profil en long du futur franchissement (environ 1,0 à 1,50 m plus bas),
esthétique d'excellent niveau, rappelant par certains côtés l'ouvrage existant,

Les inconvénients peuvent être les suivants :

perte du bénéfice hydraulique marginal engendré par la suppression de la digue en rive gauche (voir à ce sujet le paragraphe du Procès Verbal de Synthèse relatif aux critères de choix),

coupure temporaire de circulation de plus longue durée ,variable selon la solution constructive choisie, mais, de fait, peu gênante eu égard au faible nombre d'utilisateurs réellement concernés (voir à ce sujet le paragraphe du Procès Verbal de Synthèse relatif aux critères de choix),

recul de la date des travaux , sans perdre de vue les éléments suivants qui relativisent ce recul :

en termes d'urgence : l'ouvrage actuel connaît des restrictions de circulation depuis plus de sept ans déjà et peut probablement continuer de remplir sa fonction actuelle en mode dégradé quelques temps. Le dossier d'enquête ne fait à aucun moment allusion à une urgence sécuritaire. S'il est certain qu'il est impossible d'envisager de laisser les choses en l'état eu égard à l'état du tablier, je considère que le mode dégradé de circulation sur l'ouvrage ne présente pas une gêne importante pour les usagers, les files d'attente importantes aux feux n'étant probablement qu'exceptionnelles et limitées en durée,

en termes de délai de travaux: la durée de construction d'un ouvrage réalisé en conservant les appuis actuels ne serait pas forcément beaucoup plus importante que celle proposée. En effet, globalement la masse de travaux serait inférieure, la préparation du tablier pourrait se faire en temps masqué pendant le confortement des piles (qui pourrait être réalisé en grande partie sous circulation), les travaux à réaliser impacterait beaucoup moins le milieu naturel ce qui permettrait de s'affranchir de certains arrêts de travaux liés aux périodes de reproduction, et l'absence de travaux dans la zone humide en rive gauche serait une grande simplification.

Je reste humble et ne prétends aucunement que ma proposition soit parfaite et sans inconvénients que je n'ai pu déceler eu égard à l'absence de moyens d'études dont je dispose . Les idées de base de ma contre-proposition sont présentes dans les volets 1 et 2 de l'EPOA, disponibles depuis plusieurs années. Le type d'ouvrage que je suggère de réaliser, certes plus modeste et plus sobre, respecte évidemment les objectifs affichés du Maître de l'Ouvrage qui sont, je le rappelle :

- # maintenir le franchissement de la Saône pour les usagers avec la construction du nouveau pont, puis la déconstruction du pont actuel,
- # rétablir une liaison sécurisée entre les départements de l'Ain et de la Saône te Loire pour les véhicules,
- # améliorer les circulations locales et notamment favoriser les cheminements des circulations douces,
- # permettre le croisement de deux véhicules,
- # faciliter l'entretien ultérieur de l'ouvrage,

tout en allégeant considérablement la dépense publique et étant beaucoup plus respectueux de l'environnement, ce qui répond à la recommandation majeure de l'Autorité Environnementale.

ANNEXE C

(2 pages)

ÉLÉMENTS D'APPRÉCIATION DU COÛT DES TRAVAUX D'UN AUTRE PROJET POSSIBLE

La présente tentative d'appréciation du coût des travaux est limitée à la famille des solutions bow-string, qui paraît la plus judicieuse. Elle est établie, à titre indicatif, à partir d'éléments issus d'une part des pièces du dossier et de celles dont j'ai eu communication (notamment du volet 2 de l'EPOA) et d'autre part de la décomposition de prix du projet attribué, élément essentiel pour se baser sur des prix actualisés, réalistes et tenant compte globalement des difficultés de site. L'analyse qui suit est sans doute critiquable, approximative mais elle a le mérite de fournir un ordre de grandeur de l'économie possible.

Pour une meilleure lisibilité globale, j'ai retraité le total du prix du projet attribué en regroupant certains postes de coût faible et en redistribuant le poste organisation générale de chantier et travaux préparatoires sur l'ensemble des autres, proportionnellement à ceux-ci. Je parviens ainsi, pour le projet présenté à l'enquête à la décomposition arrondie et approximative suivante , en K€ HT

# Piles	5300
# Culées et soutènements Rive droite	1300
# Tablier	6700
# Équipements du tablier	1300
# Aménagement des accès, chaussées	1700
# Déconstruction	1700
TOTAL	18000 K€ HT

Une analyse rapide, poste par poste , conduit aux estimations suivantes pour l'ouvrage bow-string reconstruit en place :

en lieu et place de construire trois piles en rivière sur fondations profondes, à l'intérieur de batardeaux eux mêmes accessibles par des estacades, on aurait à réaliser à partir de barges, le confortement des deux piles existantes (par injections et éventuellement micropieux- ou jet grouting-) ainsi qu'un ragréage (et une protection) des maçonneries des piles. La fourchette de gain est certainement supérieure à un tiers (2 piles au lieu de 3) et peut atteindre la moitié du prix, soit un prix pour les deux piles à conforter de 2600 à 3400 K€,

en lieu et place de construire deux culées neuves sensiblement plus hautes que les existantes, pour un profil en travers large (dont une sur fondations profondes), il conviendrait d'aménager, de réhausser et de conforter les culées existantes. Il n'y aurait probablement pas nécessité de réaliser des pieux en rive droite. La fourchette de prix correspondante est de 600 à 800 K€ HT,

la surface de tablier construite hors corniches est de 3264 m² ; le coût du tablier au mètre carré est donc de 2050 € HT le m². Selon le volet 2 de l'EPOA le coût d'un bow-string est supérieur d'environ 20 % à celui d'un caisson mixte. Le prix du tablier, d'une surface (hors corniche) de 1776 m² s'élève donc à environ : $1776 \times 2050 \times 1,2 = 4\,370$ K€ HT, arrondi à 4 400 K€ HT.

les équipements du tablier, dont le prix proportionnel à la longueur , coûteront : $1300 \times 185/272 = 884$ K€ HT arrondis à 900 K€ HT.

les aménagements des accès, chaussées et équipements hors ouvrage sont considérablement simplifiés et minimisés en quantités . Les remblais techniques prévus ne seront probablement plus nécessaires, le profil en travers est réduit et la longueur du projet hors ouvrage sera diminuée. Pour cet élément la borne très inférieure de la diminution de prix est de un quart (modification du profil en travers) et pourrait atteindre 40 % . La fourchette de prix correspondante à ce poste va ainsi de 1 000 à 1 300 K€ HT.

la déconstruction comprend celle de l'ouvrage (piles, culées et tablier) ainsi que celle de la digue en rive gauche de la Saône avec toutes les sujétions que comportent ces différentes opérations. La démolition du seul tablier de l'ouvrage existant, faite à l'aide de barges, doit se situer entre 500 et 700 K€ HT.

Je parviens ainsi à une fourchette de prix s'étalant entre :10 000 et 11 500 K€ HT.

Par prudence, je retiens donc pour ma part une économie potentielle minimale de 6 500 K € HT environ, c'est à dire, en arrondissant environ 35 % du prix.

Pour recouper, conforter cette appréciation, je rappelle que l'économie est essentiellement issue du gain de surface de tablier (passage de 3264 à 1776 m², soit une économie de surface de 45 %) et du gain de longueur de l'ouvrage (passage de 272 à 186 m soit une économie sur la longueur de 35 %). J'en conclus que la somme de 6 500 K€ HT représente un premier ordre de grandeur de l'économie potentielle.

J'ajoute que, bien que rien ne soit concrètement précisé dans le dossier (ni quant à la résistance réelle des piles existantes au choc de bateau- peu probable- ni quant à la nécessité de prévoir un dispositif qui n'existe actuellement pas et dont on se satisfait à la fois sur cet ouvrage et sur celui voisin d'Uchizy), si on ajoute à ce montant la dépense nécessaire pour réaliser des ducs d'Albe soit 1 200 K€ HT (selon le volet 2 de l'EPOA) la dépense reste très largement inférieure à celle que s'apprête à engager le Conseil Départemental de l'Ain.

En outre quand bien même il serait prouvé qu'il est indispensable de mettre en œuvre un ouvrage provisoire pris en compte à hauteur de 4 250 K€ HT selon le volet 2 de l'EPOA (et non à hauteur de 2 000 K€ HT comme indiqué dans le dossier d'enquête) , le coût de la contre-proposition faite resterait inférieur d'environ 1 000 K€ HT à celui du projet retenu. Mais je rappelle qu'à mon sens l'ouvrage provisoire n'est pas nécessaire et que l'optimisation de la durée de coupure de circulation peut être gérée lors de l'appel d'offres.

ANNEXE D

(4 pages y compris 2 photos)

COMPARAISON DES PROFILS EN LONG IMPACT VISUEL DES SOLUTIONS

Le profil en long du futur rétablissement est influencé par deux grands facteurs :

- # le gabarit de navigation demandé par VNF,
- # l'épaisseur du tablier, issue de choix techniques.

Le profil en long ainsi caractérisé doit en outre présenter des caractéristiques géométriques acceptables (pentes et rampes) ce qui conditionne directement l'aménagement des accès à l'ouvrage.

Le volet 2 de l'étude préliminaire permet de relever les éléments principaux suivants, étant entendu que , dans les deux cas, le gabarit de navigation impose une hauteur libre de 7 m.

Pour la solution retenue de construction d'un nouvel ouvrage en amont (tablier d'épaisseur totale 2 ,50 m environ) : on relève les cotes chaussées dans l'axe de l'ouvrage : l'ouvrage culmine à 183,84 NGF , sur la culée C0 180,54 NGF (pour des cotes terrain naturel de 172,80 NGF sur la berge de la voie bleue et de 178,05 NGF au droit de la culée C0 de l'ouvrage existant) , et sur la culée C4 178,73 NGF. On en déduit notamment que la différence de niveau entre la chaussée actuelle et la chaussée future est voisine de 2,50 m en rive droite.

Pour une solution de reconstruction en place il semble souhaitable, afin de ne pas trop surélever les remblais d'accès à l'ouvrage, de choisir une solution de tablier qui minimise l'épaisseur du tablier. Le volet 2 propose des solutions de type bow string, éprouvées et devenues classiques, esthétiquement adaptées. L'épaisseur du tablier serait de l'ordre de 1,20 m.

En page 18 du volet 2 figure un profil en long qui montre qu'avec un tablier d'épaisseur constante égale à 1,5 m, au droit de la culée C0 , une réhausse de 1,73 m est nécessaire (et 2,48 m au droit de la culée C4). On peut en déduire qu'une solution bow string d'épaisseur 1,0 m comme proposé en page 22 ne nécessiterait une réhausse de la culée rive droite limitée à 1,20 m environ (et 2,0 m au droit de la culée C 4, valeur qui pourrait être réduite en adoptant une pente plus forte, égale à celle proposée en rive droite).

On constate notamment qu' en rive droite, au droit de la culée actuelle, le profil en long de l'ouvrage futur reconstruit en lieu et place de l'actuel serait environ 1,30 m au dessous de celui de l'ouvrage reconstruit en amont, en respectant le gabarit de navigation demandé par VNF. L' impact visuel est donc , dans ce dernier cas , sensiblement amoindri, comme le montre schématiquement le report des deux profils en long sur une photographie prise au droit de la maison pontière.

En outre, avec un profil en long abaissé, le réaménagement des accès riverains au Nord et au Sud de la RD 933A devient sans objet et la modification du carrefour situé en rive droite de la Saône est significativement simplifiée.

ANNEXE E

(2 pages)

OUVRAGE PROVISOIRE

Il est difficile, à partir du dossier de se faire une idée précise du coût d'un ouvrage provisoire qui permettrait d'éviter une coupure prolongée, mais qui, en tout état de cause n'est que temporaire, de la circulation pendant les travaux.

En effet, différents prix sont affichés :

dans le volet 1 de 2012, on trouve une valeur de 1,4 M€, sans précision HT ou TTC

dans le volet 2 de 2014, on trouve une valeur de 5,1 M€ TTC ; on peut noter que cette valeur semble ressortir d'échanges avec le Centre National des Ponts de Secours,

enfin, dans le dossier final présenté à l'enquête apparaît une valeur de 2 M€ H T.

Une appréciation exacte de ce coût serait très appréciable pour déterminer l'utilité globale de la mise en œuvre d'un ouvrage provisoire face à la gêne temporaire occasionnée aux usagers (en fonction des itinéraires de substitution et du nombre d'usagers réellement impactés).

En l'absence d'éléments précis qui prouveraient qu'il est indispensable de maintenir la circulation pendant les travaux, on peut penser que eu égard :

au coût élevé d'un ouvrage provisoire (compte tenu de son origine -CNPS- et de l'étude assez précise qui est fournie dans le volet 2 il est logique de penser que la valeur de 5,1 M€ TTC soit 4,25 M€ HT est la plus vraisemblable),

au fort impact environnemental de celui-ci

au fait que la gêne occasionnée aux usagers par la déviation ne soit que temporaire,

et surtout au faible nombre d'usagers impactés (voir études de trafic et volet2),

une coupure, même de durée significative , est globalement préférable à un ouvrage provisoire.

Il convient de souligner qu'un ouvrage provisoire présente des inconvénients vis à vis de la navigation, de l'écoulement des crues et a un impact considérable sur le milieu naturel (travaux en rivière et sur les berges), au montage comme au démontage (qui, de plus, sont des opérations longues)

Pour toutes ces raisons il m'apparaît plus raisonnable d'accepter le principe du recours à une déviation pendant les travaux tout en recherchant, avec les entreprises, lors de l'appel d'offres de travaux le meilleur équilibre prix et nuisances/ durée de la coupure de circulation et gêne causée aux usagers.

ANNEXE F

(1 Page)

PROFIL EN TRAVERS

La largeur totale de l'ouvrage actuel est voisine de 8,0 m. La chaussée est à l'intérieur des arcs porteurs et deux trottoirs sont à l'extérieur de ceux-ci.

Le volet 2 de l'EPOA propose un profil en travers de largeur utile 8,80 m décomposé en deux trottoirs de 1,40 m et deux voies de circulation de 3,0 m, c'est à dire encore 9,60m y compris équipements de sécurité mais hors corniches.

Le profil en travers adopté pour le projet retenu présente une largeur utile de 10,50 m : $3,0 + 2 \times 3,25 + 1,0$. La fréquentation piétonne de l'ouvrage sera sans doute très modeste, car sans grand intérêt ni utilité avérés. La fréquentation par les cyclistes sera, elle, nettement plus forte, mais aucune indication ne figure dans le dossier. En site urbain d'intense fréquentation, il n'est pas rare de rencontrer des pistes à double sens de largeur 2,0 m. Globalement, il n'est donc pas aberrant de penser qu'il est possible d'optimiser le profil en travers.

Selon la note en réponse du Conseil Départemental de l'Ain (paragraphe 2.2.2), pour la solution en place, un profil raisonnable serait une largeur utile de 8,80 m : $1,40 + 2 \times 3,0 + 1,40$ (c'est la proposition du volet 2 de l'EPOA). Cette configuration pourrait selon moi, pour un meilleur confort pour les cyclistes, devenir $2,0 + 2 \times 3,0 + 0,8$. Le trottoir large sera de préférence côté Sud ce qui est bien vis à vis de la conservation de la maison pontière et du raccordement à la piste cyclable existante le long du canal.

Avec une largeur utile de 8,80 m se pose sans doute le problème de la sur largeur par rapport à la digue en rive gauche ; cette difficulté pourrait être facilement résolue par la réalisation d'un trottoir en encorbellement coté Sud.

L'économie engendrée par l'adoption d'un profil en travers de largeur utile 8,80 m est sans aucun doute significative .

ANNEXE G

MÉMOIRE EN RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

(45 pages et 16 pages d'annexes)