

**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**

**Du 06 Juillet au 19 Août 2020**

**CONCLUSIONS**

( 6 pages )

Gaston MARTIN Commissaire Enquêteur

18 Septembre 2020

Dossier N° E20000003 / 69 Étude d'impact

### **Remarque liminaire :**

Le dossier soumis à la présente enquête publique rassemble plusieurs procédures :

- # la publicité de l'étude d'impact,
- # la demande d'autorisation environnementale (IOTA) intégrant la procédure de demande de dérogation espèces protégées.

Les présentes conclusions sont relatives à la seule publicité de l'étude d'impact, régie notamment par les articles L123-1 et suivants et R123-1 et suivants du Code de l'Environnement.

Après avoir :

- étudié très attentivement le dossier d'enquête unique relatif à la reconstruction du pont de Fleurville sur Saône remis en mains propres le 11/06/2020,
- découvert, sur la base du dossier définitif remis en mains propres le 03/07/2020, les modifications de dernière minute apportées au dossier initial,
- rencontré les services de la DREAL ( le 05/06/2020 ) et du Conseil Départemental de l'Ain ( le 11/06/2020 ) pour avoir une présentation du dossier,
- participé à l'organisation de l'enquête publique, notamment pour la mise en place du registre numérique et des mesures particulières mises en œuvre dans la cadre de la pandémie de la COVID 19,
- vérifié les parutions dans les journaux d'annonces,
- vérifié l'affichage public, en début d'enquête et en cours d'enquête (dans les mairies concernées : Pont-de-Vaux, Montbellet, Fleurville et Reyssouze, et sur le site en cinq points ),
- visité les lieux (avant, pendant l'enquête),
- assuré les cinq permanences prévues à l'arrêté préfectoral : trois en mairie de Pont-de-Vaux, une en mairie de Fleurville, une en mairie de Montbellet ),
- constaté qu'il n'y avait pas lieu de prolonger l'enquête, ni de tenir une réunion publique au cours de celle-ci,
- pris acte d'une participation faible du public, essentiellement sous forme écrite et au travers du registre numérique,
- étudié attentivement les avis, observations et contributions formulés,
- pris connaissance des avis formulés par les autorités administratives concernées, notamment l'avis de l'Autorité Environnementale joint au dossier et celui du Conseil National de la Protection de la Nature également joint au dossier,
- remis en mains propres le Procès Verbal de Synthèse des observations reçues le 2 Septembre 2020 à Monsieur le Président du Conseil Départemental de l'Ain,
- pris connaissance du Mémoire en Réponse au Procès Verbal de Synthèse des observations reçues, daté de Septembre 2020 , et reçu par courriel le 11 Septembre 2020.

J'ai constaté :

- que l'enquête publique unique, diligentée du 06 juillet au 19 Août 2020 inclus, s'est déroulée dans les conditions prévues par la réglementation,
- qu'aucun incident susceptible de remettre en cause sa légalité n'est venu perturber le bon déroulement de celle-ci,

**Après m'être remémoré la jurisprudence ( par exemple Conseil d' État du 28 Mai 1971 « Ville Nouvelle Est » ), selon laquelle, pour rendre un avis, il convient de comparer les avantages et les inconvénients de l'opération, et donc que l'avis ne peut être favorable que si les avantages l'emportent sur les inconvénients et que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier, les inconvénients d'ordre social, ne sont pas excessifs eu égard aux buts poursuivis.**

Je rappelle ci après la nature 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 à construire 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 X 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 proche de la maison pontière existante) 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 ). Selon le Mémoire en Réponse du Conseil Départemental de l'Ain, le coût des travaux de la solution retenue est estimé à 18 600 K€ HT, et, à titre d'information ne figurant pas au dossier, le montant des travaux issu de l'appel d'offres récemment dépouillé est très proche de 18 000K€ HT.

Je rappelle également les objectifs du projet tels qu'affichés dans le dossier, au nombre de cinq :

- # 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.

Je rappelle également qu'énoncés par 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. »*

Je considère comme défavorables au projet les éléments suivants :

# le public a, majoritairement, émis un avis défavorable au projet tel que présenté, sur la base d'analyses soignées et d'arguments tout à fait recevables alors que les quelques avis favorables ne sont pas argumentés,

# les riverains immédiats ont fait part de préoccupations légitimes relatives à la dangerosité du carrefour situé en rive droite et à leur souhait de ne pas voir disparaître la maison pontière,

# même si, par voie de presse des informations sur le projet ont été diffusées, le public a fait part de l'absence de concertation et la preuve d'une véritable concertation avec le public concerné n'a pas été apportée par le Maître de l'Ouvrage,

# je note que la décision relative au choix du projet retenu ( en date du 17 Mars 2016 ) a été prise, après avoir eu connaissance du volet 2 de l'étude préliminaire, mais sans suivre les conclusions de celle-ci et sans disposer d'une étude d'impact exhaustive. Cet aspect du déroulement de la démarche pourrait laisser penser que l'étude d'impact fournie au dossier sert de justification a posteriori du projet,

# je relève que le dossier d'enquête publique a été modifié, sans que j'en ai été prévenu, « en dernière minute », en modifiant la version précédente :

## par suppression d'éléments qui minimisaient l'intérêt du projet retenu,

## par omission d'éléments d'information qui auraient pu être utiles à la réflexion du public,

# je pense que certains critères entrant dans la réflexion ont été manifestement distordus, sur la base d'affirmations et sans apporter d'éléments probants :

## l'axe RD933A n'est, à mon sens, pas un axe « majeur »,

## une interruption de circulation pendant les travaux, qui ne causerait de gêne qu'à un nombre très restreint d'utilisateurs, demeure selon moi tout à fait envisageable, alors que le dossier la qualifie de rédhibitoire,

## la réutilisation des appuis existants, que le Conseil Départemental de l'Ain écarte finalement alors que celle-ci est pertinente et réaliste selon les experts consultés, est exclue sans analyse approfondie,

## le bénéfice hydraulique du projet retenu, très marginal ( 0,5 % sur les hauteurs de crues décennale et centennale ) ne mérite pas, à mon avis, d'être mis en exergue comme il l'est,

# je souligne avec insistance que certaines recommandations de l'Autorité Environnementale ( notamment celle relative à l'étude des variantes et au choix définitif du projet retenu ), n'ont pas été prises en considération, et rappelle que le diagnostic principal de cette dernière est que le projet qui a été retenu est le plus coûteux et celui qui présente l'impact le plus important sur le milieu naturel,

# je constate que, sur des sujets décisifs (coût estimé du projet, état initial des déplacements, analyse des variantes, conséquences du remplacement du pont sur le trafic, niveaux sonores prévisionnels, émission des gaz à effet de serre ), la note en réponse du Conseil Départemental à l'avis de l'Autorité Environnementale n'est pas pertinente vis à vis des attentes que suscite le document de l'Autorité Environnementale , avec des parties très elliptiques, des paraphrases du dossier , et trop peu de réponses argumentées aux recommandations fournies dans l'avis,

# je considère, à regret, que la méthode « ÉVITER, RÉDUIRE, COMPENSER » n'a pas été appliquée, alors que des avis de personnes compétentes invitaient le Conseil Départemental de l'Ain ( voir les conclusions du volet 2 de l'Étude Préliminaire, l'avis de l'expert hydrogéologue, les avis de l'Autorité Environnementale et du Comité National de Protection de la Nature ) à une prise en compte plus affirmée des effets sur l'environnement,

# je souligne que, dès l'origine, la dépense de fonds publics, n'a pas été correctement prise en considération ; les alertes à une dérive financière, présentes dans le dossier ( y compris dans le Mémoire en Réponse au Procès Verbal de Synthèse ) ne sont pas saisies et, compte tenu de l'appel d'offres de travaux qui a permis de retenir une entreprise et un coût de travaux très proche de 18 000 K€ HT, le dépassement de l'enveloppe prévisionnelle du Maître d'Ouvrage affectée aux travaux et d'ores et déjà dépassé de 20 %. Le projet manque donc, de façon évidente , de sobriété.

# je considère après une analyse approfondie et mûre réflexion qu'il existe d'autres solutions de franchissement, moins coûteuses, moins impactantes pour l'environnement, tout aussi esthétiques qui remplissent les objectifs du Conseil Départemental de l'Ain ( voir volet 2 de l'EPOA et annexe B au rapport : Un autre projet possible / Avantages et Inconvénients ),

# je constate que l'impact visuel est plus important que ne le révèle le dossier et qu'il peut être amoindri,

# il me semble dommageable de démolir la maison pontière et je pense que cela peut être évité,

# les nuisances sonores et les émissions de gaz à effet de serre liées à la mise en œuvre du projet ne sont pas traitées avec le soin nécessaire ( voir avis de l'Autorité Environnementale et réponse faite sur ce sujet par le Conseil Départemental de l'Ain ),

Je considère comme favorable au projet retenu les seuls éléments suivants:

# c'est une solution, parmi d'autres, au problème de l'indispensable remplacement du tablier existant,

# il est de nature à minimiser une déviation de circulation pendant la durée des travaux, mais ce critère reste à peser réellement par rapport au coût prohibitif, aux effets très impactants sur le milieu naturel d'un ouvrage provisoire, en tenant compte du fait que la gêne temporaire causée aux usagers par une déviation ne concerne qu'un restreint de personnes,

# le Conseil Départemental de l'Ain est disposé à prendre en considération certaines demandes de détail d'aménagement des accès faites par les riverains.

En conclusion : # après avoir pris en considération tous les éléments du dossier d'enquête soumis au public, les éléments d'information complémentaires que j'ai pu recueillir, les observations du public et le Mémoire en Réponse du Conseil Départemental de l'Ain à mon Procès Verbal de Synthèse des observations reçues ( incluant mes interrogations personnelles issues de ma prise de connaissance du dossier ),

# et considérant que les réserves que j'aurais pu émettre sont trop nombreuses pour ne pas être équivalentes à un avis défavorable,

**j'émet : UN AVIS DÉFAVORABLE , à la réalisation de la solution retenue pour la reconstruction du pont de Fleurville-sur-Saône en amont de l'existant,**

Gaston Martin Commissaire Enquêteur

le 18 Septembre 2020