

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

**PROCÈS VERBAL DE SYNTHÈSE DES
OBSERVATIONS REÇUES**

(36 pages et 11 pages d'annexes)

Gaston MARTIN Commissaire Enquêteur

2 Septembre 2020

Dossier N° E20000003 / 69

SOMMAIRE

Remarques liminaires (1 et 2)	Page 2
1 Objet de l'enquête	Page 3
2 Avis du Commissaire Enquêteur sur les documents fournis	Page 5
3 Observations et questionnements du Commissaire Enquêteur	Page 7
I Observations formelles	Page 7
II Remarques et questionnements relatifs à la comparaison des variantes	Page 9
III Remarques et questionnements relatifs aux critères de choix	Page 19
IV Remarques et questionnements relatifs au respect des PPRi et du SDAGE	Page 22
V Remarque et question relative au gabarit de navigation	Page 23
VI Remarque de bon sens et question relative au coût de l'ouvrage	Page 24
4 Observations du public	Page 25
I Comptabilité des observations	Page 25
II Registre papier	Page 26
III Registre numérique	Page 27
5 Conclusion du Procès Verbal de Synthèse	Page 36

Annexes :

- A Principales différences entre les deux versions du dossier transmises au Commissaire Enquêteur
- B Plan de la présentation orale du Procès Verbal de Synthèse

Remarque liminaire 1

La réforme de l'enquête publique, découlant des travaux du Grenelle II de l'Environnement et de la loi ENE du 12 Juillet 2012, est entrée en vigueur depuis le 01 Juin 2012 à la suite de la mise en application du Décret N° 2011-2018 du 29 Décembre 2011.

Ceci impose désormais au Commissaire Enquêteur, entre autres novations, au titre de l'article R 123-18, de rencontrer le pétitionnaire et de lui communiquer un procès verbal de synthèse des observations reçues. Le but est de permettre à ce dernier d'apporter les réponses les plus complètes et les plus précises possible, réponses dont le Commissaire Enquêteur doit tenir compte dans ses Conclusions. Ce n'est donc qu'à partir du contenu du mémoire en réponse du pétitionnaire que le Commissaire Enquêteur peut définitivement donner son avis.

Remarque liminaire 2

Les dispositions législatives issues de la même loi ENE conduisent le Maître de l'Ouvrage à l'obligation de prendre en considération les observations du public alors qu'auparavant celles-ci servaient simplement à éclairer l'information de l'autorité décisionnaire.

1 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 est conjointe à 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 demande de dérogation espèces protégées.

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 construire, en amont du pont actuel , un nouvel ouvrage de longueur 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 en outre clairement précisé dans les documents soumis à l'enquête 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 environnementales sont les suivantes :

- # présence des 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, sur la commune de Montbellet.

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 mises en évidence des contraintes liées au planning et au phasage d'exécution, des contraintes financières, architecturales et paysagères.

2 Avis du Commissaire Enquêteur sur les documents fournis

Les documents fournis correspondent aux exigences des textes (composition du dossier jugée conforme) mais ils s'avèrent de qualité médiocre, tant sur le fonds que sur la forme.

Je relève un nombre non négligeable d'erreurs, imprécisions, incohérences ; à titre d'exemples, pour les notions de coût, sans ordre préférentiel:

des estimations très différentes sont produites dans le dossier pour la valeur de l'ouvrage provisoire qu'il conviendrait de mettre en œuvre pendant les travaux pour éviter de dévier la circulation :

dans le premier (voir annexe A au sujet de la comparaison des dossiers transmis au Commissaire Enquêteur) dossier d'enquête fourni, en page 242 de la pièce E 2, je trouve une valeur de 1,4 M€, sans précision HT ou TTC ; cette valeur ne réapparaît nulle par ailleurs mais est intégrée dans les estimations qui figurent dans les comparaisons de coût,

dans le volet 2 de 2014 de l'étude préliminaire, je rencontre une valeur de 5,1 M€ TTC ; je note que cette valeur qui ne figure que dans le dossier initial (page 248 de la pièce E 2) semble ressortir d'échanges avec le Centre National des Ponts de Secours ce qui est susceptible d'en assurer la fiabilité,

enfin, dans le dossier final présenté à l'enquête je trouve, en page 257 de la pièce E 2, une valeur de 2 M€ H T, qui entre en jeu dans les comparaisons de coût du dossier définitif.

Ces distorsions / erreurs sont très regrettables car ces montants interviennent dans la comparaison des solutions et influencent la réflexion sur la nécessité de mettre en œuvre un ouvrage provisoire face à la gêne éventuelle causée aux usagers par une déviation provisoire.

Pièce A, pages 6 et 7, paragraphe 2.3.2 je lis : « *Le coût de la construction en place a été estimé à 11 millions d'euros hors taxes, la mise en place d'un ouvrage provisoire a été estimée à 2 millions d'euros hors taxes.* » , et, dans le tableau d'analyse multi-critères de la page suivante, le coût total correspondant est de 12 M€.

Il s'agit manifestement d'une erreur d'addition.

Au sujet des coûts de construction et du budget ;

Pièce A , page 10, paragraphe 2.3.3 .6, je lis : « *le montant total des travaux est plafonné à 15 000 000 € HT (valeur juin 2016).* »

C'est aussi le montant qui figure dans la convention de financement qui lie les deux départements, en date du 27/02/2017, dans la quelle je trouve la décomposition suivante :

« Estimation de l'étude de maîtrise d'œuvre/ contrôles	1 400 000 € HT
« Acquisitions	270 000 € HT
« Estimation des travaux proprement dits	15 000 000 € HT
Total	16 670 000 € HT »

Pièce C, Chapitre 4 : Appréciation sommaire des dépenses : le tableau fait apparaître un montant AVP, (hors déblais compensatoires) dont je lis qu'il est de 15 296 610,14 €, valeur Juillet 2018, sans précision relative à l'inclusion ou non de la TVA,

les mêmes éléments de coût figurent au paragraphe 2.8 : Estimation financière, page 54 de la pièce E2 avec un renvoi pour plus de détails à l'annexe 11. Mais à l'annexe 11 en page 9 de l'annexe B : Estimation du montant de travaux je trouve un montant de 16 582 109, 50 € HT sans précision sur la date de valeur. Ce montant ne semble pas non plus comprendre les déblais compensatoires .

les coûts écologiques ne semblent pas non plus inclus dans les montants ci-dessus ; à leur sujet, je constate une discordance importante entre le dossier initial et le dossier final avec des montants respectifs égaux à 125 900 € HT et 50 000 € HT (voir annexe A). De même, le coût de la démolition de la maison pontière semble être hors marché.

Ces flous/contradictions sont très regrettables car le coût des travaux est un élément à la fois parfaitement défini et fondamental du projet.

je m'interroge sur le titre du dossier lui même : reconstruction du pont de Fleurville. Le projet retenu n'est pas une reconstruction mais la construction d'un ouvrage neuf.

Enfin je relève , pièce A, page 7, paragraphe conclusion: « *Le projet de reconstruire en amont du pont actuel a été validé par les Présidents des Conseils Départementaux de Saône et Loire et de l'Ain, pour pouvoir maintenir le trafic durant les travaux (réunion du 17 Mars 2016).* »

Je rencontre une double difficulté de compréhension, car le maintien du trafic pendant les travaux, au sens strict, ne figure pas parmi les cinq objectifs affichés dans le dossier (voir ci dessus objet de l'enquête) et je constate que dans le dossier présenté à l'enquête publique, à valeur justificative et conclusive et datant de Mars 2020, est mise en avant une décision de Mars 2016.

3 Observations et questionnements du Commissaire Enquêteur

Remarque liminaire:

Pour éviter d'être fastidieux lors de la présentation orale à Monsieur le Président du Conseil Départemental de l'Ain du présent document, j'ai choisi de faire un exposé plus chronologique qu'analytique . Le plan de cet exposé est fourni en annexe B au présent Procès Verbal de Synthèse.

Point sur la méthode suivie dans ce chapitre

L'ensemble de ce chapitre est le fruit de ma prise de connaissance des dossiers, sans aucune considération, à ce stade, des observations du public. La lecture des documents fournis appelle des remarques qui me conduisent à formuler en fin de chaque paragraphe d'analyse des questions précises numérotées Q 1 à Q 17.

Dans la présente phase d'échange avec le Conseil Départemental de l'Ain, les réponses à ces questions me seront essentielles pour rendre mes conclusions ; je me permets à ce sujet de solliciter le rédacteur en précisant que, pour l'efficacité de ce dialogue, des réponses pertinentes ne peuvent être des paraphrases d'éléments extraits du dossier, ou des affirmations non étayées.

3. I OBSERVATIONS FORMELLES

3.I.I Concertation préalable

Au paragraphe 3.1 de la Pièce A, je lis : « *Dans le cadre du présent dossier, le projet a fait l'objet de concertation préalable associant le public pendant l'élaboration du projet via la presse. De plus, la concertation s'est poursuivie lors de réunion d'informations auprès des élus locaux, comme le 20 Février 2018, avec la diffusion d'un dossier de presse au grand public. »*

Les éléments concrets du dossier sont les suivants :

le choix du projet retenu a été acté le 17 Mars 2016 par les Présidents des Conseils Départementaux de Saône et Loire et de l'Ain,

les premières informations diffusées par voie de presse au public sont en date du 13/10/2016, selon les éléments qui m'ont été transmis,

le dossier fait apparaître une réunion d'informations auprès des élus locaux en date du 20 Février 2018.

Question Q 1 : comment le public a-t-il été associé avant la date du 17 MARS 2016 ?

3.I.II Au sujet des deux versions mises à disposition du Commissaire Enquêteur (pour le détail de la comparaison, voir annexe A)

Le 11/06/2020, j'ai reçu un premier dossier composé de pièces datées de Novembre 2019 et Février 2020. J'ai commencé mon analyse avec ces éléments.

Le 03/07/2020, j'ai reçu un second dossier un dossier composé de pièces datées de Mars 2020 , avec, en couverture, la mention (sur les pièces principales seulement), « *Version pour enquête publique* ». En poursuivant ma prise de connaissance du dossier, je me suis aperçu que des modifications importantes avaient été apportées aux pièces suivantes :

- ## Pièce A : Note de présentation non technique,
- ## Pièce C : Notice explicative du projet,
- ## Pièce E : Étude d'impact.

Certaines modifications sont hautement sensibles car elles concernent le paragraphe : Description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées, principales raisons du choix effectué. Ce thème, composé initialement de 10,5 pages , a été réduit à 3 pages. Je relève que des éléments précieux issus du volet 2 de l'étude préliminaire ont été supprimés dans la version finale.

Je regrette : # de ne pas avoir été averti, même oralement, de ces évolutions ,

très vivement le fait qu'aucune traçabilité n'existe pour ces adaptations, ce qui, au vu de la taille du dossier semble tout à fait indispensable pour un travail soigné, d'autant que certains documents font référence à la version initiale du dossier .

Question Q 2 : pourquoi avoir pris le parti de réduire fortement l'exposé sur la comparaison des variantes?

3.II REMARQUES ET QUESTIONNEMENTS RELATIFS A LA COMPARAISON DES VARIANTES

Dans tout aménagement, le choix du projet présenté à l'enquête publique parmi un certain nombre de variantes possibles est fondamental. Ce choix, fait par le Maître de l'Ouvrage, résulte nécessairement d'une analyse multi-critères ; il est systématiquement guidé, en toile de fond, par la doctrine « ÉVITER, RÉDUIRE, COMPENSER » (rappelée à plusieurs reprises dans le dossier) et doit évidemment tenir compte du montant total des dépenses nécessaires à la collectivité publique pour engager les travaux.

Le Commissaire Enquêteur doit, de son côté, lors de sa prise de connaissance du dossier, exercer un esprit critique et comprendre intégralement les points cruciaux du dossier, avant même de recevoir le public qui, après d'éventuels éclaircissements fournis par le Commissaire Enquêteur, formulera ses observations, suggestions, contre propositions éventuelles. Il étudie soigneusement, dans cette phase, successivement le dossier lui-même puis, notamment, l'Avis de l'Autorité Environnementale et le Mémoire en Réponse adressé par le Maître de l'Ouvrage, ainsi que de l'avis du Conseil National de Protection de la Nature. Ces documents, qui soulignent les difficultés éventuelles du projet tout en apportant des justifications quant à la façon dont le Maître de l'Ouvrage a conçu celui-ci, sont essentiels pour une bonne compréhension du projet et apportent un éclairage équilibré entre les points de vue des différents intervenants au projet.

Ainsi, en ma Qualité de Commissaire Enquêteur, après ma prise de connaissance du dossier je formule ci-après mes observations (et les questions qui en découlent) à partir du Chapitre 7 de l'étude d'impact : description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées, principales raisons du choix effectué et des critères intervenant dans le choix du parti retenu.

3. II. I. Études antérieures, situation actuelle d'avancement du projet :

J'observe que le volet 1 des études (Déc 2013, non joint au dossier d'enquête mais demandé comme pièce complémentaire) traite du choix entre réhabilitation de l'ouvrage actuel et construction d'un nouvel ouvrage et que le volet 2 (Sept 2014, également non joint au dossier d'enquête mais demandé comme pièce complémentaire) compare la reconstruction de l'ouvrage à l'amont de l'actuel à une reconstruction en place.

Le volet 1 (20 pages A3, ind B de Décembre 2013) explore le champ des possibilités qui permettent de résoudre les difficultés engendrées par l'état de l'ouvrage actuel. Dans la conclusion de cette étude je peux lire :

« Un ouvrage totalement neuf qui serait construit à proximité de l'existant ou sur le tracé actuel paraît intéressant car il permettrait notamment de respecter l'ouverture hydraulique demandé par VNF.

Cependant le coût de réalisation de ces deux solutions est le plus élevé et les contraintes réglementaires dues à la mise en œuvre des remblais d'accès nécessitent de trouver des zones compensatoires.

Les techniques qui nous semblent les plus adaptées au site sont celles de construction d'un tablier neuf en place avec ouvrage provisoire, et celle de réalisation d'un tablier neuf sur appuis provisoires qui serait mis en place par ripage en utilisant le tablier neuf comme ouvrage provisoire le temps de réaliser la reprise des appuis en place. »

Le volet 2 (33 pages A3, ind D de Septembre 2014), étudie les solutions de reconstruction en place et à l'amont. L'étude, de niveau préliminaire, intègre de façon globale, l'ensemble des sujets qui influent sur la conception du projet.

En page 11, au sujet de la zone des puits de captage d'eau potable de la commune de Montbellet, je peux lire : *« L'éventuel choix de reconstruction neuve à l'amont de l'ouvrage existant devra être étayé par des arguments solides démontrant que la reconstruction en place de l'ouvrage serait impossible à réaliser. »*

A titre complémentaire au sujet de la zone des puits de captage, la précédente citation est à rapprocher de l'annexe 5 de l'étude d'impact : Rapport hydrogéologique : protection de la ressource en eau souterraine datant d'Octobre 2016, dans lequel, en page 22, je relève : *« Il sera vérifié qu'il n'existait pas de nouvelles solutions alternatives à la réalisation d'un pont sur la Saône permettant de relier les départements de l'Ain (Pont de Vaux) et de la Saône et Loire (aux abords de Fleurville). En cas de maintien du projet actuellement retenu et sous réserves du respect de ces prescriptions et interdictions , je donne un avis favorable à la poursuite de l'instruction du dossier . »*

En page 14, relativement au respect des procédures réglementaires, je peux lire : *« Le caractère sensible du site sur lequel pourrait être aménagé le nouvel ouvrage (zone humide, zone inondable...) incite à penser qu'il sera difficile de faire passer la solution de construction neuve si d'autres possibilités existent. »*

En page 17, au sujet du profil en travers, je relève : *« L'ouvrage doit présenter deux voies de circulation de 3 m de largeur et deux trottoirs de 1,40 m, soit une largeur utile de 8,80 m. »*. De fait, ce profil en travers était, à l'époque envisagé pour les deux ouvrages (reconstruction en place ou à l'amont) et correspondait à une largeur totale du tablier de 9,60 m hors corniches.

Je note corrélativement que la largeur utile du projet présenté est de 10,50 m (pour une largeur totale de 12,0 m hors corniches), correspondant à une augmentation de

25% de la largeur et donc de 25 % de la surface du tablier ; ce choix a des conséquences sur les accès à l'ouvrage. Cette décision pèse significativement sur le coût de l'ouvrage.

En page 30, l'étude expose une estimation du coût des différentes solutions. Sans entrer dans le détail (il conviendrait par exemple d'augmenter le coût de la solution construction d'un nouvel ouvrage en amont de l'existant car la longueur de celui-ci a encore augmenté de 16 m, soit 6 %, par rapport à celle qui figure dans le volet 2), il en ressort qu'en moyenne le coût de la solution construction en amont est plus élevé de 21 % que celui de la reconstruction en place, même en intégrant dans le coût de cette dernière solution les dépenses liées à la présence d'un ouvrage provisoire (d'un coût prévu dans ce cas de 5,1 M€ TTC) pendant la réalisation des travaux.

En page 31, figure un tableau d'analyse multi-critères, accompagné d'un commentaire ; ce tableau est reporté en page 248 de la pièce E 2, version initiale et n'est pas reporté dans la version de la même pièce soumise à l'enquête publique.

En page 33, je relève, au titre de la conclusion de l'étude : *« En termes d'environnement la solution de reconstruction complète est plus impactante car elle nécessite la réalisation de remblais en zone humide, et donc la mise en œuvre de mesures de compensations. D'un point de vue réglementaire, cette solution sera acceptable si l'on a pu démontrer que la reconstruction en place est irréaliste. La solution de reconstruction du tablier en place nous paraît la plus pertinente et tout à fait possible à mettre en œuvre. La réhausse des remblais d'accès et le renforcement des piles pourront être mis en œuvre après avoir fait des investigations complémentaires qui permettront de déterminer la solution technique adéquate. La mise en œuvre d'un pont provisoire pendant la durée des travaux présente des délais de mise en service longs et un coût très important au regard de l'utilité qu'il représente. »*

Je lis par ailleurs dans le dossier que le projet de reconstruire l'ouvrage en amont du pont actuel pour pouvoir maintenir le trafic durant les travaux a été validé par les présidents des conseils départementaux le 17 Mars 2016. C'est donc plus de trois ans avant la production de l'étude d'impact que l'option a été prise de recourir à la solution présentée à l'enquête, puis approfondie pour nommer un maître d'œuvre par voie de concours d'ingénierie et d'architecture, et même, désigner une entreprise pour la construction. Cet avancement explique sans doute le caractère documenté du dossier sur le projet technique de l'ouvrage ; cette situation est inhabituelle au stade de l'enquête publique sachant que les résultats de l'enquête sont, par principe, susceptibles de faire évoluer le projet.

Après la lecture attentive des études évoquées et des conclusions dont je viens de rappeler la teneur par les extraits ci-dessus, ma question Q 3 est :

dès 2016, selon quels critères les Conseils Départementaux réunis de l'Ain et de la Saône et Loire, ont -ils décidé de retenir la solution de construction d'un nouvel ouvrage en amont à l'encontre des avis étayés qui présentaient celle-ci comme la plus coûteuse et la plus impactante en matière d'environnement ?

En contrepoint à cette question et à titre accessoire, je relève en Page 288 de l'étude d'impact, paragraphe 14.4. DIFFICULTÉS RENCONTRÉES et plus particulièrement au paragraphe 14.4.2 Solutions de substitution, les attendus suivants : « *L'étude d'impact présente les différentes solutions étudiées pour la réalisation du projet. Celles-ci ont été analysées et comparées (analyse multi-critères) afin de faire évoluer une des solutions vers le projet final de moindre impact sur l'environnement. La principale difficulté résidait dans le nombre important de critères à comparer et dans l'évaluation des impacts et des contraintes liées à chaque solution. En effet, ces évaluations ont été quantitatives chaque fois que possible et compte tenu de l'état des connaissances, ou quantitative.* » Il est très surprenant après lecture attentive de ce passage, de constater que le projet retenu est celui qui porte le plus atteinte aux milieux naturels.

3. II. II. Scenarii envisagés (7.2 de l'étude d'impact)

J'observe que 5 solutions sont exposées :

la solution N°1 consiste à réparer l'ouvrage : cette solution ne peut, à mon sens être qualifiée de raisonnable tant le tablier actuel est en mauvais état, comme le montrent les rapports d'inspection. Le tablier existant, ancien, atteint en de nombreux points par la corrosion, remplissant mal sa fonction initiale puisque limité en tonnage et frappé d'un alternat est, de toute évidence, à remplacer. Cette solution ne peut donc , selon moi, entrer dans une comparaison pertinente.

la solution N°2 consiste à reconstruire un nouveau tablier en lieu et place de l'existant avec mise en œuvre d'un ouvrage provisoire. J'observe quatre éléments :

- ## les piles existantes, (dont on peut donc supposer que, suite aux inspections dont elles ont été l'objet, la réutilisation n'est pas critique) seront renforcées ; ceci présente l'avantage de les conserver et donc d'éviter leur démolition,
- ## alors qu'il est précisé que le gabarit hydraulique de la Saône n'est pas rétabli, je lis que : « *D 'un point de vue environnemental, la rehausse de l'ouvrage nécessite une compensation hydraulique des ouvrages construits.* » Ceci n'est guère compréhensible. Il paraît évident qu'une réhausse éventuelle des piles, de faibles dimensions transversales et situées très majoritairement au dessus du niveau des crues n'impacterait que marginalement l'écoulement de celles-ci.

- ## n'est pas évoqué l'avantage important vis à vis du milieu naturel que l'on évite ainsi d'impacter lourdement (zone humide réservoir de biodiversité, zone inondable..) à long terme,

- ## une double incohérence notable vis à vis des coûts : le coût d'un ouvrage provisoire est estimé à 2 M€ HT, alors que dans le volet 2 (voir ci-dessus),

ce coût est estimé à 5,1 M€ TTC ; et la somme des coûts 11+ 2 = 13 M€ HT est différente de celle qui figure dans le tableau de la fin du même paragraphe : 12 M€ HT par déduction, mais cela n'est pas précisé.

la solution N°3 consiste à reconstruire l'ouvrage sur des palées provisoires puis à le riper sur les appuis existants, et utilisation du tablier neuf comme ouvrage provisoire (faible durée de coupure de la circulation). J'observe, dans leur principe, les trois mêmes premiers éléments que pour la solution n°2, à savoir :

les piles existantes seront renforcées ; ceci présente l'avantage de les conserver et donc d'éviter leur démolition,

il est précisé que le gabarit hydraulique de la Saône n'est pas rétabli,

n'est pas évoqué l'avantage important vis à vis du milieu naturel que l'on évite ainsi d'impacter lourdement (zone humide, zone inondable..) à long terme,

et un quatrième : le coût de cette solution est estimé à 14,5 M€ HT

la solution N°4 consiste à reconstruire la totalité de l'ouvrage (tablier et appuis) en place, la circulation pendant les travaux s'effectuant sur un ouvrage provisoire. J'observe que cette solution :

est identique à la solution N°2 au fait près que l'on refait à neuf les piles en rivière, ce qui coûte 17,0-13,0 (après correction!) = 4,0 M€ ; je m'interroge sur l'utilité réelle de cette comparaison : si la solution N°2 est « raisonnable », la solution N°4 ne l'est pas (+ 30 % sur le coût)!

coûte, déduction faite de l'ouvrage provisoire, 15,0 M€ HT, c'est-à-dire exactement le prix de la solution N°5, qui est le projet retenu. Sans parler de l'incidence du profil en travers qui ne serait pas le même dans les deux cas (passage de 8,80 à 10,50m), je ne comprends pas comment un ouvrage à trois travées, avec deux piles en rivière, de longueur 185 m environ, peut coûter le même prix qu'un ouvrage à quatre travées , avec trois piles en rivière, de longueur totale 272 m environ (soit + 47 %).

la solution N°5 consiste à reconstruire un nouvel ouvrage (tablier et appuis) en amont de l'existant, c'est le projet retenu. J'observe deux éléments :

il est question d'une « légère » déviation ce qui, à mon sens, n'est pas le cas puisque, de fait, il faut créer de nouveaux accès à l'ouvrage sur les deux rives et sur une longueur non négligeable entraînant de volumineux mouvements de terres, notamment en rive gauche,

n'est pas évoquée la longueur du nouvel ouvrage : pour le tablier seul, sans compter les accès supplémentaires, l'augmentation de longueur de l'ouvrage est de 47 %, avec création de trois appuis en rivière sur fondations profondes. A mon sens cette disposition conduit inéluctablement à une dépense très supérieure à celle qui pourrait être engagée en adoptant une solution « courte ».

Je ne trouve aucune justification des coûts et constate des incohérences graves de rapports entre ceux-ci.

Question Q 4: est-ce que le Conseil Départemental peut mettre en cohérence les éléments évoqués ci-dessus et fournir des justifications détaillées des coûts des différentes solutions ?

3. II.III. Analyse multicritères des solutions envisagées (paragraphe 7.2.2)

Comme l'a montré le volet 2 de l'étude préliminaire, le choix est à faire entre une reconstruction du tablier en place avec renforcement des appuis existants (avec un panel de solutions constructives : déviation de la circulation ou ouvrage provisoire, ripage d'un tablier construit sur palées provisoires et utilisation ou non de celui-ci comme ouvrage provisoire...) et une construction d'ouvrage entièrement neuf en amont de l'existant. Les lignes 1 et 4 du tableau ne présentent donc pas grand intérêt.

Après correction du coût de la seconde ligne, (voir ci dessus) selon ce tableau, le coût de la première famille de solution apparaît compris entre 13 et 14,5 M€ HT (y compris ouvrage provisoire éventuel), alors que celui d'un nouvel ouvrage en amont serait de 15 M€ HT. En montants TTC il convient donc de lire : entre 15,6 et 17,4 d'une part et 18 d'autre part.

Les évaluations de coût issues du volet 2 (en date de Septembre 2014) sont nettement différentes, à la fois dans l'absolu et relativement. Il convient de rappeler que, dans le volet 2, les deux ouvrages comparés sont :

pour la reconstruction en place un ouvrage de surface de tablier égal à $185 \times 9,6 = 1776 \text{ m}^2$,

pour la construction en amont, un ouvrage de surface de tablier égal à $256 \times 9,6 = 2458 \text{ m}^2$, alors que le projet retenu présente une surface de $272 \times 12 = 3264 \text{ m}^2$;

L'évolution des surfaces ne semble pas intégrée dans le dossier ; elle ne l'est pas non plus dans le commentaire suivant qu'il convient donc de nuancer fortement pour en tenir compte.

Je lis dans ce tableau que la famille de solutions reconstruction en place est valorisée en moyenne à 17,3 M€ TTC alors que le nouvel ouvrage en amont y était estimé à 21 M€ TTC, ce qui est bien différent des 18 M€ TTC proposés dans le tableau présenté à l'enquête publique (surtout en tenant compte d'une actualisation).

Je constate donc que, dans le dossier d'enquête :

la différence relative de coût des deux solutions semble largement minimisée en faveur de l'ouvrage construit en amont,

qu'en valeur absolue, le coût de la solution construction d'un ouvrage en amont de l'existant semble minimisé d'un ordre de grandeur de 20%.

Par ailleurs, il se trouve que, suite à un appel d'offres, l'entreprise chargée des futurs travaux a été désignée. On connaît ainsi le montant réel du coût de l'ouvrage construit en amont de l'existant : 18 M€ HT , soit 21,6 M€ TTC. Cet élément converge avec l'analyse faite ci- dessus. A noter un dépassement, au démarrage de l'opération, d'environ 20% du montant des travaux par rapport à l'objectif initial.

Il en découle la question Q 5 relative au critère prix: existe-t-il une erreur au sujet des coûts dans le tableau d'analyse multicritères, et, accessoirement, une dérive financière importante du projet n'est-elle pas à craindre ?

Je fais un autre constat de différence entre le tableau présenté en 7.2.2 et celui qui figure en conclusion du volet 2 de l'étude préliminaire et qui figurait au dossier initial : la couleur de la case « contraintes environnementales et réglementaires » est passée de rouge à bistre alors que, même si des mesures compensatoires existent, le projet présente un impact important sur le milieu naturel (cet impact est totalement évité à terme dans la famille reconstruction en place). Par cette modification la sensibilité du projet vis à vis des contraintes environnementales et réglementaires est rétrogradée de forte à modérée (sans avoir apporté de modification aux mesures compensatoires , ni avoir cherché à éviter cet impact).

Il en découle la question Q 6 relative aux contraintes environnementales: pourquoi avoir fait évoluer à la baisse l'appréciation de la sensibilité vis à vis de l'impact sur le milieu naturel?

3.II. IV. Avis de l'Autorité Environnementale

Pour poursuivre mon cheminement dans le dossier, la prise de connaissance de l'avis de l'Autorité Environnementale me fait citer, sur le seul sujet de la comparaison des variantes, les extraits suivants de cet avis:

en page 3 : ## « L'option retenue , qui consiste à réaliser un nouvel ouvrage en amont immédiat de l'actuel, minimise la coupure de circulation pour les véhicules motorisés et correspond à un gain hydrologique, mais présente l'impact sur le milieu naturel le plus important et le coût le plus élevé. »

 ## « L'analyse des variantes présente des incohérences et des a priori qui ne permettent pas de convaincre des raisons des choix du projet... Elle est dès lors incomplète. »

 ## « L'Ae formule notamment les recommandations suivantes : reprendre l'ensemble de l'analyse des variantes sur des bases actualisées et cohérentes, et motiver le choix du projet eu égard à ses incidences sur l'environnement. »

en page 15 : ## « *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. »*

en page 16 : ## « *Les coûts indiqués dans le dossier en regard de l'analyse multicritères sont difficilement exploitables... En tout état de cause, la note complémentaire confirme le moindre coût de la reconstruction sur place... L'écart entre ce qui semble ressortir des analyses multicritères et l'option retenue interroge. Il semble qu'aient présidé au choix de la solution retenue des critères différents ou complémentaires de ceux qui sont invoqués dans le dossier... Il convient de noter que deux des critères (durée de la coupure de circulation pendant les travaux et amélioration de la hauteur de navigabilité), qui sont présentés dans le dossier comme impératifs et ont conduit à écarter deux des options devraient être relativisés. »*

en page 17 : « ***L'Ae recommande de reprendre l'ensemble de l'analyse des variantes sur des bases actualisées et cohérentes, et d'argumenter le choix du projet eu égard à ses incidences sur l'environnement . »***

A ce stade, je note une cohérence certaine entre les observations que j'ai pu faire et celles de l'Autorité Environnementale, notamment, je retiens que l'analyse des variantes proposée dans le dossier d'enquête est clairement insuffisante et le choix de la solution retenue n'est pas réellement justifié.

Question Q 7 : pourquoi ne pas avoir suivi la recommandation de l'Autorité Environnementale formulée en page 17 de son avis et, ne pas avoir appliqué strictement, sur le plan environnemental, la doctrine « Éviter, Réduire, Compenser »?

3. II.V. Mémoire en réponse du Maître de l'Ouvrage

Dans le droit fil de ma démarche évoquée, la prise de connaissance du mémoire en réponse du Maître de l'Ouvrage me conduit à relever les points suivants relatifs à la comparaison des variantes :

au paragraphe 2.2.2, est rappelée, in extenso, la conclusion du premier volet de l'étude préliminaire. Par contre, la conclusion du second volet qui est : « *La solution de reconstruction du tablier en place nous paraît plus pertinente et tout à fait possible à mettre en œuvre. La réhausse des remblais d'accès et le renforcement des piles pourront être mis en œuvre après avoir fait des investigations complémentaires qui permettront de déterminer la solution technique adéquate. La mise en œuvre d'un pont provisoire pendant la durée des travaux présente des délais de mise en services longs et un coût important au regard de l'utilité qu'il représente. »*, est totalement ignorée. Il y a un manque réel d'objectivité.

Au sous-titre : Reconstruction en place :

au paragraphe 2.2.2, alinéa Appuis du tablier :

« *Quelle que soit la structure du tablier retenue, il apparaît évident que les deux piles en rivière n'auront pas la capacité de reprendre les nouvelles descentes de charge de l'ouvrage. Aussi, pour les deux piles en rivière, il sera nécessaire :*

*de déconstruire leur partie sommitale,
de réaliser une batterie de micro-pieux ancrés dans les marnes compactes, micro -pieux tubés dans l'emprise des maçonneries conservées et dans les zones décomprimées,*

d'édifier sur les micro-pieux une élévation de pile avec chevêtre d'appui, qui prendra la forme d'une pile marteau en cas de largeur de tablier importante,

de reprendre la partie basse des maçonneries des piles pour leur redonner un fonctionnement monolithique (cerclage ou béton projeté, avec coques d'habillage au besoin. »

Ces éléments, en contradiction avec le dossier initial (celui-ci évoque une conservation des appuis sans autre précision) constituent une forme de réserve d'autant moins déterminante pour écarter une solution basée sur la conservation des appuis, que deux solutions (sur cinq) figurent dans la comparaison. Les autres éléments relatifs aux appuis contenus dans le dossier ne font du confortement des piles, en aucune façon, une opération rédhibitoire.

au paragraphe 2.2.2 alinéa Profil en travers type :

« *Un profil « raisonnable », en prenant en compte la présence de la voie bleue et du camping de Pont-de-Vaux, offre une chaussée de 2X3m et deux trottoirs de 1,4 m soit une largeur utile de 8,80 m. »*

On fait donc ici le constat qu'il est raisonnablement possible de réduire le profil en travers à 8,80 m de largeur utile au lieu de 10,50 m pour le profil en travers du projet retenu ; cette disposition engendrerait une économie sensible en diminuant la surface utile de tablier de 16 %. Je rappelle que dans le volet 2 de l'étude préliminaire le même profil en travers (8,8 m de largeur utile) s'applique aux deux ouvrages envisagés.

Question Q 8 : quelle est la justification du profil en travers retenu s'il est raisonnable d'en utiliser un autre qui engendre des économies ?

Au sous-titre : Construction d'un nouvel ouvrage en amont :

au paragraphe 2.2.2 alinéa Avis sur l'estimation des travaux :

« *Pour un niveau d'études préliminaires, les ratios de prix des tabliers sont assez faibles et d'autres postes de dépenses sont mal évalués.*

Globalement, hors ouvrage provisoire pour le maintien de la circulation, les coûts d'une reconstruction en place ou de la construction d'un ouvrage neuf en amont sont semblables et sont proches de 15 millions d'euros. La reconstruction en place, mobilisant un ouvrage provisoire durant la durée du chantier, son coût est majoré de 2 millions d'euros, pour atteindre 17 millions d'euros. »

Cette réponse, au-delà de son caractère que je me permets de qualifier d'indigent (« assez faibles, mal évalués »), est une nouvelle contradiction lourde avec la page 248 de l'étude d'impact (dossier de Novembre 2019) qui fait apparaître un surcoût d'environ 3,5 M€ pour la solution retenue et ne résiste pas à l'analyse (voir ci-dessus : II. Scenarii envisagés).

Je constate que le mémoire en réponse développe des affirmations non étayées, ignore une partie des études faites, fait parfois diversion et paraphrase le dossier sans répondre à la sollicitation de l'Autorité Environnementale.

Question Q 9 : existe-t-il d'autres éléments justificatifs qui n'auraient pas pu être énoncés dans le mémoire en réponse et qui puissent concourir à la justification du parti retenu?

3.III REMARQUES ET QUESTIONNEMENT RELATIFS AUX CRITÈRES DE CHOIX

3.III.1 TRAFIC / AXE MAJEUR/ DÉVIATION

Le dossier fait apparaître, dans la présentation et la justification du projet, l'axe RD933A comme : « *l'un des points majeurs du réseau de circulation permettant le franchissement de la Saône entre les deux départements...* ». Or, de fait, les communes de Pont-de-Vaux et Fleurville ont respectivement 2258 et 527 habitants, soit donc un total de 2783 habitants . Environ 15 km au Sud, Macon et Saint-Laurent-sur Saône regroupent 33638 + 1750 = 35388 habitants ; de plus l'aire urbaine de Macon dénombre 102352 habitants est dotée de trois franchissements de la Saône. Coté Nord, à 15 km environ, Tournus et Cuisery présentent quant à elles, respectivement 5545 et 1538 habitants soit un total de 7083 habitants ; cette zone est desservie par deux franchissements de la Saône . Il s'ensuit qu'affirmer que l'axe reliant Pont-de-Vaux et Fleurville est majeur est sans doute exagérer. Vont dans le sens de cette appréciation, les relevés de la densité du trafic (6700 véhicules/ jour) et l'appréciation du devenir de cet axe que l'on trouve dans le dossier : « *Le projet s'apparente davantage à une opération de requalification qu'à un aménagement permettant une augmentation de capacité pour les trafics régionaux.* »

Question Q 10 : ne convient-il donc pas, au vu de ces données relatives à la population, de relativiser le rôle de ce franchissement (ce qui, de facto, conduit à relativiser l'impact d'une éventuelle coupure de circulation pendant les travaux)?

L'argumentation fournie dans le dossier en faveur de la mise en œuvre d'un ouvrage provisoire pour éviter une déviation doit logiquement inclure la considération des trois éléments suivants :

un pont, utilisable par les VL ,existe au Nord de l'ouvrage existant, à 7 km de celui-ci, près d'Uchizy. Une déviation par cet ouvrage, pour les VL seulement, peut diminuer significativement la gêne occasionnée par l'utilisation du pont de Tournus, pour une partie des usagers au moins.

un autre élément de réflexion est issu du volet 2 de l'étude préliminaire :au paragraphe **5.3 DÉVIATION** je peux lire : « *Des déviations de circulations sont possibles par Tournus sur la RD975 ou par l'A40. Elles sont situées à environ 30 km au Sud et au Nord de l'ouvrage, ce qui peut paraître rédhibitoire. Cependant d'après une enquête Origine /Destination réalisée par Alysofreco pour le Conseil Général de l'Ain montre que très peu d'utilisateurs seront impactés. De plus, une partie du trafic VL (< 3t5 uniquement) se reporterait naturellement sur le pont d'Uchizy en cas de fermeture du pont de Fleurville . Cette déviation « officieuse » occasionnerait un allongement de parcours de seulement 16 km. Elle ne serait viable que 10 mois par an environ du fait de la fermeture de la RD 126*

dans l'Ain (en raison des inondations de la Saône) et nécessiterait des aménagements connexes (créneaux de croisement, feux pour mise en alternat du pont d'Uchizy, signalisation, etc.) ainsi qu'une remise en état des RD 126, 163 et 210 en fin de chantier. Cependant l'utilité de cette déviation « officieuse » est avérée, et permet de relativiser l'intérêt d'un pont provisoire coûteux. »

la lecture attentive des résultats de l'étude de trafic (paragraphe 14.3.10 de l'étude d'impact) précise en effet : « Rive Ouest : entre 30 et 40 % du trafic va ou vient de Macon. Fleurville représente entre 10 et 12 % du Trafic, suivi par Tournus et Viré. »

Il en résulte que les usagers qui vont ou viennent de Fleurville et ceux qui vont ou viennent de Macon ou Tournus pourront emprunter respectivement les ponts de Macon et Tournus sans grandes difficultés supplémentaires ; c'est en ce sens que : « très peu d'utilisateurs seront impactés. »

Question Q 11: L'existence du pont d'Uchizy, l'analyse approfondie de l'enquête de trafic Origine/Destination (qui caractérise la gêne réaliste qui serait occasionnée aux usagers en cas de déviation de la circulation) ne contribuent-elles pas à considérer que la gêne causée par l'absence d'un ouvrage provisoire ne sera que modeste ?

Question Q 12 , : est-il réaliste et pertinent, eu égard aux conséquences financières de cette décision (le coût actualisé vraisemblable d'un ouvrage provisoire pourrait être de l'ordre de 6 M€ TTC), d'écarter sans analyse plus approfondie les solutions qui recourent à une déviation de la circulation pendant les travaux ?

3.III.2 BÉNÉFICE HYDRAULIQUE

Les principales conclusions de l'étude hydraulique (en date de 2019, fournie en annexe 4 de l'étude d'impact) sont les suivantes, dans le cadre du projet présenté à l'enquête publique :

« La configuration la plus défavorable correspond à la phase provisoire de travaux pendant la quelle les deux ponts cohabitent... rehaussement de la ligne d'eau en amont du site, compris, pour une crue décennale , entre + 5 et + 7 cm. Quelques habitations situées sur les communes de Fleurville et de Pont-de-Vaux sont impactées par cette rehausse... Les impacts hydrauliques s'avèrent moins significatifs pour des crues plus importantes. »

« Le projet projet a un impact positif sur les vitesses d'écoulement et conduit à un léger abaissement de la ligne d'eau en amont du site, compris entre -3 et -5 cm pour une crue décennale et -2 et -3 cm pour une crue centennale. »

Le niveau d'eau normal est à 169,45 NGF ; la crue décennale est à 174,82 NGF, et la crue centennale est à 175,85 NGF, soit respectivement 5,37 et 6,40 m au dessus des eaux normales. Les dernières valeurs futures citées ci-dessus seront donc inférieures de quelques centimètres aux cotes constatées qui se situent plusieurs mètres au dessus des PHEN. Le gain est donc inférieur à un demi pour cent des hauteurs de crues.

En page 10 de la Pièce A paragraphe 2.3.4 on lit : « *Ainsi, pour différents aspects : techniques, financiers et hydraulique, il a été fait le choix d'une reconstruction à l'amont de l'ouvrage actuel.* »

Question Q 13 : est-ce que le bénéfice hydraulique, tout à fait marginal à terme, peut être considéré comme un avantage décisif du projet retenu ?

3. IV REMARQUES ET QUESTIONNEMENTS RELATIFS AU RESPECT DES PPRi (Rive droite et rive gauche)

Le projet de reconstruction du pont de Fleurville est concerné par le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRi) de Montbellet et de Pont-de-Vaux. L'aménagement se trouve en effet en zone inondable pour la crue de référence (1840, retour 100 ans), et plus précisément en zone rouge.

Les règlements des PPRi concernés précisent, pour les zones rouges : « les travaux d'infrastructures d'intérêt public (transport et réseaux divers) sont interdits sauf s'ils répondent aux trois conditions suivantes :

leur réalisation hors zone inondable n'est pas envisageable pour des raisons techniques et/ou financières,

le parti retenu parmi les différentes solutions (dont les solutions hors zone inondable) présente le meilleur compromis technique, économique et environnemental,

les ouvrages tant au regard de leurs caractéristiques, de leur implantation que de leur réalisation, n'augmentent pas les risques en amont et en aval. »

La seconde condition est à mettre en regard des deux observations suivantes, issues de l'avis de l'Autorité Environnementale :

« L'option retenue, qui consiste à réaliser un nouvel ouvrage en amont immédiat de l'actuel, minimise la coupure de circulation pour les véhicules motorisés et correspond à un gain hydrologique, mais présente l'impact sur le milieu naturel le plus important et le coût le plus élevé. »

« L'analyse des variantes présente des incohérences et des a priori qui ne permettent pas de convaincre des raisons des choix du projet... Elle est dès lors incomplète. »

Comme analysé plus haut, le mémoire en réponse du Conseil Départemental n'apporte aucune solution/ justification à cette difficulté.

A titre complémentaire, il en va de même avec la compatibilité avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux 2016-2021 du bassin Rhône Méditerranée. Au paragraphe 5.2.1 : Effets et mesures sur le milieu physique, page 155 de la pièce E2, je lis : « Dans le cadre du projet, environ 11000 m³ de remblai en rive gauche, et 8000 m³ en rive droite sont prévus. Cependant, l'implantation de remblais en zone inondable n'est pas compatible avec les orientations du SDAGE. » Le déroulement de la démarche pour le SDAGE est identique à celle des PPRi.

Question Q 14: comment est-il possible de rendre le projet strictement compatible avec l'ensemble de ces documents de référence (PPRi rive gauche PPRi rive droite et SDAGE), alors que, manifestement, le projet retenu ne présente pas le meilleur compromis technique, économique et environnemental?

3. V. REMARQUE ET QUESTION RELATIVE AU GABARIT DE NAVIGATION

Le gabarit de navigation, imposé par VNF, impacte la construction de l'ouvrage et de ses abords sur deux aspects fondamentaux : la portée minimale de l'ouvrage et son profil en long, y compris les accès. Dans notre cas, le gabarit est de 48m de largeur et 7 m de hauteur.

Le constat est le suivant :

il est , à mon sens, de notoriété publique, depuis l'abandon du projet de canal Rhin Rhône avec le soutien du mouvement écologiste et , la perte de la déclaration d'utilité publique, qu'une liaison à grand gabarit dans ce secteur ne verra probablement jamais le jour (trop impactante, trop chère),

à 7 km au Nord du pont de Fleurville, le pont d'Uchizy (à gabarit restreint main en bon état) ne remplit pas du tout les conditions ci-dessus,

dans la circulaire 76.38 relative aux voies navigables, fournie à l'annexe 15 pièce E2, la Saône ne figure en classe VI que sur la section Lyon/ Saint-Symphorien ; cette dernière commune est située bien au Sud de Macon et au droit du pont de Fleurville, la Saône n'apparaît pas comme classée.

S'il est parfaitement logique et utile de prendre des mesures conservatoires, il est précieux d'en mesurer l'impact tant en termes financiers qu'environnementaux et paysagers.

Question Q 15 : est-il réaliste et pertinent de prévoir une passe navigable au gabarit 48 m X 7 m pour la reconstruction du pont de Fleurville ?

3. VI REMARQUE DE BON SENS ET QUESTION RELATIVE AU COÛT DE L'OUVRAGE

Le projet retenu présente une surface de tablier (hors corniches) de $12 \times 272 = 3264 \text{ m}^2$ et s'appuie sur trois piles en rivière, fondées sur pieux et réalisées à l'abri d'un batardeau.

Un projet de reconstruction en place « raisonnable » (voir mémoire en réponse du Conseil Départemental de l'Ain à l'Autorité Environnementale) nécessite un tablier (hors corniches) de $9,6 \times 185 = 1776 \text{ m}^2$ et prend appui sur deux piles existantes à conforter.

Le rapport des surfaces de tablier est de $3264 / 1776 = 1,84$.

Le rapport du prix des piles est borné inférieurement par $3/2 = 1,5$.

La démolition de l'ouvrage existant ne concernerait que le tablier ; les accès à l'ouvrage seraient considérablement réduits.

En pondérant les coefficients ci-dessus par les valeurs de chaque ouvrage, sauf erreur de ma part, il est de bon sens de penser qu'une économie très importante peut être faite sur le coût total de l'ouvrage.

Question Q 16 : pour quelles raisons le dossier ne reflète-t-il aucunement une telle considération de bon sens ?

Question Q 17 :Quelles sont les contraintes financières évoquées dans le dossier ?

4 Observations du public

4. I COMPTABILITÉ DES OBSERVATIONS REÇUES

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.

4. II REGISTRE PAPIER

Les registres des communes de Fleurville, Montbellet et Reyssouze sont restés vierges. Sur le registre de Pont-de-Vaux, figurent quatre observations manuscrites transcrites ci-dessous.

Observation N° 1 de Me J Desbois :

« 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 . »

Observation N° 3 de Mr JF Ratel :

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

Observation N° 9 de Me C Liégeois :

Cette observation est un complément manuscrit à l'observation N°8 (adressée sur le registre numérique.

« 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 ? »

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. »

4. III REGISTRE NUMÉRIQUE

Observation N° 2 de Me D Turrel : in extenso

« 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. 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. 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. »

Observation N° 4 de Mr C Pascal :

« 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 . »

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

« 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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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/remploi est prévu des matériaux du pont, notamment la capitainerie, en accord avec les schémas régionaux d'économie circulaire des régions AURA et BFC ?

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 .

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):

« 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.

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..... »

Plus loin : « 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.... »

Plus loin encore : « 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. »

Pour poursuivre : « 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). »

Puis : « 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. »

Aussitôt après : « 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,

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. »

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).

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 ?

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 . »

Commentaires du Commissaire Enquêteur sur cette contribution : cette contribution comporte certes quelques erreurs qui restent sans grande importance et peuvent être liées à la complexité du dossier ; mais elle montre aussi un soin et une appropriation du dossier tout à fait significative.

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.

5 Conclusion du Procès Verbal de Synthèse

Très synthétiquement, le projet retenu ne semble pas avoir fait une application soignée de la doctrine « ÉVITER, RÉDUIRE, COMPENSER. ». Il présente aussi le lourd inconvénient d'être le plus coûteux. Il semble qu'il existe d'autres projets nettement moins impactants pour l'environnement et moins coûteux, tout en atteignant les objectifs fixés par le Conseil Départemental.

L'avis final du Commissaire Enquêteur reste à construire en tenant compte des arguments que le Conseil Départemental développera dans son mémoire en réponse.

Le Commissaire Enquêteur sollicite donc ici le Conseil Départemental pour l'établissement de son mémoire en réponse. Il souhaite que ce document aborde l'ensemble des questions soulevées, en apportant des arguments précis et concrets, qui ne soient pas des affirmations ou des paraphrases des documents du dossier. Le Commissaire Enquêteur en remercie par avance le Conseil Départemental (envoi par mail et original par courrier recommandé avec AR).

Accusé de réception de Monsieur le Président du Conseil Départemental de l'Ain :

**Lyon le 2 Septembre 2020
Gaston Martin Commissaire Enquêteur**

ANNEXE A

PRINCIPALES DIFFÉRENCES ENTRE LES DEUX VERSIONS DU DOSSIER TRANSMISES AU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

(6 pages)

Par principe la référence est la pièce définitive, avec , en page de garde, « Version pour enquête publique ». Par principe également, et pour éviter d'être fastidieux, les différences mineures ne sont pas traitées.

Pièce E

C'est la pièce la plus importante, et c'est donc par elle que commence cette analyse.

Pièce E 2 Étude d'impact

Malgré la suppression de certaines pages, les ajouts faits à la dernière version de ce document ont porté le nombre de pages de cette pièce de 281 à 290.

1. La page 23, a été ajoutée, mais le plan d'ensemble supprimé.
2. En page 44, le paragraphe : Contraintes liées à l'activité de VNF a été ajouté.
3. En page 45, le paragraphe : Clapage des matériaux extraits a été ajouté ; on y apprend notamment : « *Les volumes de matériaux potentiellement dragués/ terrassés puis clapés sont de 5870 m³ en ce qui concerne les matériaux issus des batardeaux et de 17890 m³ en ce qui concerne les matériaux issus des massifs de fondations des piles et de la digue. »*
4. En page 46, le paragraphe : Accès pour les personnes à mobilité réduite a été ajouté.
5. En page 48, il a été intégré dans le calendrier prévisionnel des travaux les périodes de préservations environnementales (abattage d'arbres, maison pontière, faune piscicole).
6. En page 50, un paragraphe : Emprises en phase chantier a été développé à l'appui d'un plan déjà fourni, mais le plan de déviation des chemins de halage a été supprimé.
7. En page 50 également, un paragraphe : Déviations provisoires a été ajouté. On y apprend la possibilité d'une déviation par le pont d'Uchizy.
8. En pages 98 et 99, apparaissent des modifications relatives aux critères d'identification (végétation , zones humides).

9. En page 112, sont explicités les éléments issus de l'étude faune/flore Naldéo 2016.
10. En page 113, apparaît un paragraphe : Connexions écologiques et zones de frai.
11. En page 129, a été ajoutée une carte relative aux transports en commun.
12. En page 139, a été ajouté un paragraphe : Circulations fluviales.
13. En page 158, a été ajouté un paragraphe relatif au respect des bonnes pratiques de prévention des pollutions accidentelles.
14. En page 163, a été ajouté un paragraphe : Perturbation du fond du lit de la Saône.
15. En page 171, dans la paragraphe 5.2.4.1 intervient un nouvel alinéa : en phase exploitation : « *l'effet attendu est donc direct, positif et permanent...* ». Ce nouvel alinéa n'est probablement pas à sa place car le chapitre 5.2 est consacré aux effets en phase chantier. Mais quand on se rend au chapitre 5.3 consacré aux effets en exploitation, au paragraphe 5.3.4, page 196 la conclusion est : « *Ainsi, l'effet du projet en phase exploitation sur l'ambiance acoustique est ainsi négligeable* ». Que faut-il comprendre ?
16. En page 206, deux nouvelles cartes sont apparues, mais une a disparu.
17. En page 219, la mesure compensatoire C1 : Restauration de la ripisylve en bordure de la Reyssouze, a fait l'objet d'une rédaction différente, plus détaillée.
18. En page 225, le paragraphe 5.5.2 : Synthèse sur le réseau Natura 2000 aux abords de la zone d'étude a été développé . Les deux conclusions de celui-ci sont :
« *Le projet présente des impacts très faibles et principalement liés au dérangement en phase travaux. Aucun impact direct n'est attendu, étant donné que le projet et ses emprises (phase chantier et phase exploitation) sont localisés en dehors des périmètres des deux sites Natura 2000.* »,
« *Au final la réalisation du projet ne présente pas d'incidence significative sur les deux sites Natura 2000 ni sur les habitats ayant conduit à leurs désignations.* »
Ces éléments sont à mettre en parallèle avec la conclusion précédente : « *L'effet, lié au dérangement de l'avifaune pendant les travaux (bruit, poussières et vibrations), sera donc indirect, faible à très faible.* »
19. En page 235, le paragraphe 5.8.1 a été enrichi, notamment par considération des éléments issus des deux PPRi (Rive droite et rive gauche) : ajout de presque deux pages.

20. En page 242, une carte a été ajoutée.

21. A partir de la page 256 est développé le Chapitre 7 : DESCRIPTION DES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION RAISONNABLES QUI ONT ÉTÉ EXAMINÉES, PRINCIPALES RAISONS DU CHOIX EFFECTUE.

La comparaison des chapitres 7.1 et 7.2 met en relief les points suivants :

la première version s'étend sur 10,5 pages alors que la version finale n'en compte que 3,

les scenarii envisagés sont au nombre de sept dans la première version et au nombre de cinq dans la version définitive,

chaque scenario présente, dans la version initiale un tableau avantages/inconvénients, ce qui n'est pas le cas dans la version définitive,

la première version présente quatre tableaux divers (dont des tableaux de coûts et des tableaux issus du volet 2 de l'étude préliminaire) alors que la seconde ne présente qu'un seul tableau d'analyse multi-critères.

Mais, surtout de grandes difficultés, de plusieurs ordres, surgissent quand on rentre dans le détail des comparaisons ;

sur le plan des coûts :

dans la première version, page 242, on ne sait pas si les coûts sont HT ou TTC,

à l'intérieur de ce même document, alors que page 242, l'ouvrage provisoire est chiffré à 1,4 M€ il apparaît à 5,1 M€ TTC en page 248 ! Et il en est de même pour les coûts des ouvrages : par exemple, en page 242 l'ouvrage correspondant au projet retenu (solution 3) est évalué entre 9,6 et 9,9 M€, alors qu'en page 248 on lit, pour le caisson mixte 20,8 M€ TTC !

par ailleurs, toujours à l'intérieur de la première version, en page 242, les solutions 3 et 2 (cette dernière consiste à reconstruire l'ouvrage en place avec mise en œuvre d'un ouvrage provisoire), présentent une différence relative de coût de 5 % en faveur de la solution 2, alors qu'en page 248, la solution 3 est évaluée à plus de 20 % par rapport à la solution 2,

dans la seconde version, dans le tableau d'analyse multi-critères (HT par déduction mais cela n'est pas indiqué), les coûts relatifs des deux solutions évoquées ci-dessus ont évolué : pour la première fois le projet retenu est moins cher, de 12 % que la reconstruction en place avec mise en œuvre d'un ouvrage provisoire.

sur le plan de la sensibilité des projets par rapport aux critères considérés :

dans la première version, dans les deux tableaux d'analyse multi-critères qui y figurent, pour le projet retenu, la sensibilité est forte vis à vis des contraintes environnementales et réglementaires avec la mention, dans le second tableau : « *projet potentiellement impossible étant donné les contraintes environnementales.* »

dans la version présentée à l'enquête, vis à vis du même critère, la sensibilité est considérée comme modérée.

Il serait encore plus fastidieux de prolonger l'exercice de comparaison, mais deux points sont acquis :

la réduction de cette partie du dossier prive le lecteur d'éléments importants pour l'appréciation du choix du projet,

le grand nombre d'incohérences, d'erreurs/ imprécisions, peut rendre sujette à caution la conclusion tant il est difficile à partir de ces éléments de savoir ce qui est exact ou ne l'est pas.

Synthétiquement, l'évolution du dossier en elle même n'est pas critiquable, car elle correspond probablement à la nécessité de répondre, au moins en partie, aux recommandations de l'Autorité Environnementale mais la forme de réponse à la recommandation particulière de l'Autorité Environnementale au travers de la mise à jour: « reprendre l'ensemble de l'analyse des variantes sur des bases actualisées et cohérentes et argumenter le choix du projet eu égard à ses incidences sur l'environnement » semble tout à fait inconvenante.

Pièce E1 Résumé non technique

1. En page 7, au paragraphe 1.3.2 : Projet soumis à autorisation environnementale, la rubrique 2.2.3.0 : Rejet dans les eaux de surface, relative au clapage des matériaux de déblais et soumise à autorisation a été supprimée. Cette suppression contraste avec l'ajout d'un paragraphe clapage dans l'étude d'impact (voir point 3. ci-dessus).

2. En pages 10 et 11, au paragraphe 2.2 : Caractéristiques du projet, ont été ajoutés le phasage et le planning.

3. En page 20, dans le tableau de synthèse des enjeux, au sujet du milieu naturel, a été supprimé l'alinéa zones humides (enjeu fort sur la zone d'étude, et modéré dans l'environnement proche du projet).

4. En page 36 et 37, au paragraphe 8.3 : Effets et mesures sur le milieu naturel, de nouveaux tableaux sont apparus. L'analyse est menée de façon différente : alors que dans la première version un seul tableau traitait des impacts bruts, des mesures d'atténuation et du niveau d'impact résiduel, dans la version pour enquête publique , un premier tableau rappelle les enjeux et les niveaux d'impact brut puis un second tableau présente à nouveau les niveaux d'impact brut pour ensuite proposer des mesures d'atténuation et un niveau d'impact résiduel. Au delà du changement de méthode, on constate, dans la version finale :

une nouvelle suppression des zones humides dans le second tableau, alors qu'elles sont présentes dans le premier,

des niveaux d'impact résiduel identiques à ceux proposés dans la première version, à la disparition près des zones humides.

5. En pages 38 et 39, deux nouvelles cartes sont proposées.
6. En page 42, un paragraphe 5.3.3 : Bilan des impacts résiduels sur le milieu naturel est ajouté, avec la conclusion synthétique suivante : « *La mise en œuvre des mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement permettent d'atténuer une grande partie des impacts du projet sur la biodiversité. Néanmoins des impacts résiduels ne peuvent être écartés sur plusieurs espèces et/ou groupes d'espèces à savoir : oiseaux, reptiles , chiroptères.* » Dans le bilan les zones humides ne sont pas évoquées.
7. En page 43, dans l'encadré une erreur déjà contenue dans la version initiale est maintenue. Il est faux d'affirmer : « *Il n'y aura pas d'effets vis à vis de la ligne d'eau en phase travaux,* » , il suffit de se reporter à l'étude hydraulique pour constater que la phase travaux est en fait la plus défavorable.
8. En page 44, une rédaction plus développée que celle figurant dans la première version est proposée.
9. En page 45, figure une estimation du coût de la mesure compensatoire C1, pour un montant de 50 000 € HT. Dans le dossier initial, en pages 40 et 41 figurait un tableau d'estimation des dépenses liées aux mesures qui, outre la mesure C1 pour un montant identique, explicitait six autres mesures pour un montant de 75 900 € HT.
10. En page 56, au paragraphe 8.2 : Scenarii envisagés, on retrouve la nouvelle rédaction proposée à ce sujet en Pièce E 2 .

Pièce A Note de présentation non technique

1. En page 5, au paragraphe 2.3.2 : Scenarii envisagés, on retrouve la nouvelle rédaction proposée à ce sujet en Pièce E 2 .
2. En page 16, au paragraphe 3.2.3.2 : Autorisation « loi sur l'eau », la rubrique 2.2.3.0 : Rejet dans les eaux de surface, relative au clapage des matériaux de déblais et soumise à autorisation a été supprimée. Cette suppression contraste avec l'ajout d'un paragraphe clapage dans l'étude d'impact (voir point 3. ci-dessus).

Globalement, il est probable et justifié que les pièces du dossier aient évolué pour donner suite à l'avis de l'Autorité Environnementale notamment, et nombre de compléments ne suscitent pas de commentaires.

Par contre le Commissaire Enquêteur :

note des évolutions peu compréhensibles au sujet du clapage des matériaux et des zones humides,

ne comprend pas du tout l'évolution du dossier relative à la partie comparaison des variantes,

regrette beaucoup qu'aucune traçabilité des modifications n'ait été mise en œuvre (ceci d'autant que d'autres documents, notamment ceux émis par les différents intervenants se réfèrent à la première version du dossier).

ANNEXE B

PLAN DE LA PRÉSENTATION ORALE DU PROCÈS VERBAL DE SYNTHÈSE

(5 Pages)

J'ai choisi de faire :

pour la partie qui correspond aux questionnements du Commissaire Enquêteur, une présentation chronologique des grandes étapes du projet faisant apparaître les résultats synthétiques des études menées et les décisions prises. C'est une lecture « transversale » de la première partie du Procès Verbal de Synthèse, qui est lui plus analytique,

pour la partie qui correspond aux observations du public, une présentation qui attire simplement l'attention sur les différents thèmes abordés par le public (piste cyclable, prise en compte des riverains, maison pontière, choix du projet, absence de concertation, dangerosité de l'aménagement).

A 1898/1899 : remplacement du tablier du pont suspendu par un tablier de type Bow-String,

B 1944 : dynamitage par l'armée allemande,

C 1946 : reconstruction avec des éléments récupérés dans la Saône,

D 2006 : Inspection des appuis immergés qui conclut :

la pile 1 est en classe 2, nécessitant des travaux de réparation spécialisés, à savoir : un traitement des maçonneries gélives serait souhaitable, afin de prévenir d'éventuelles pathologies plus importantes,

la culée 0 et la pile 2 sont en classe 1, en bon état général nécessitant un entretien courant.

La culée rive droite ne semble pas avoir fait l'objet d'une inspection.

E 2008 : nouvelle inspection des appuis immergés qui conclut :

la culée C0 et la pile P1 sont en classe 2,

la pile P 2 est en classe 1,

la culée C3 est en classe 2E,

avec les propositions de suivi et de réparation suivantes :

des travaux de ragréage sont à prévoir,

les fissures en avant bec de P 1 sont à surveiller régulièrement,

le perré rive droite doit faire l'objet de travaux de réfection (injection, stabilisation, modernisation).

Il n'est pas précisé si d'autres inspections ont eu lieu depuis 2008. Aucune précision n'est donnée quant à la résistance à d'éventuels chocs de bateaux. Cette situation, jointe au fait qu'à ce jour aucun travaux de confortement n'ait été réalisé laisse penser que l'état des appuis n'est pas ou peu préoccupant.

F 2012 : inspection détaillée qui qualifie l'état du tablier de mauvais, avec désordres évolutifs,

G 07/2013 : analyse du contrôle de la corrosion qui confirme l'état de corrosion avancée et évoque un remplacement pur et simple de l'ouvrage,

H 2013 : restriction de circulation (alternat, limitation de tonnage),

I 10/2013 : étude géotechnique de type études géotechniques préalables (G 1), rédigée uniquement dans l'hypothèse de réutilisation des appuis existants conclut que : # les renforcements à prévoir comprendront :

une injection des sols immédiatement sous assise des trois premiers appuis de façon à éliminer les valeurs pressiométriques très moyennes retrouvées au droit des forages, cette injection devant être contrôlée par essais pressiométriques aura pour effet d'augmenter la contrainte à l'ELS et de diminuer les tassements.

éventuellement, si la nouvelle contrainte sous massifs des piles liées aux descentes de charges du nouvel ouvrage venait à dépasser les contraintes actuelles et les contraintes définies à partir de nos forages, la réalisation de micropieux au travers des piles, voir de colonnes de Jet Grouting. »

La compacité des sols, une fois les injections préconisées sera améliorée et deviendra admissible vis à vis des charges à reprendre.

Ce rapport ne marque aucune inquiétude majeure, d'origine géotechnique, vis à vis de la réutilisation des appuis existants.

J 12/2013 : volet 1 de l'EPOA qui conclut notamment :

« Un ouvrage totalement neuf qui serait construit à proximité de l'existant ou sur le tracé actuel paraît intéressant car il permettrait notamment de respecter l'ouverture hydraulique demandé par VNF. Cependant le coût de réalisation de ces deux solutions est le plus élevé et les contraintes réglementaires dues à la mise en œuvre des remblais d'accès nécessitent de trouver des zones compensatoires.

Les techniques qui nous semblent les plus adaptées au site sont celles de construction d'un tablier neuf en place avec ouvrage provisoire, et celle de réalisation d'un tablier neuf sur appuis provisoires qui serait mis en place par ripage en utilisant le tablier neuf comme ouvrage provisoire le temps de réaliser la reprise des appuis en place. »

K 02/2014 : étude de trafic qui conclut à une circulation de 6700 véh/j (la date des relevés étant postérieure à la date de mise en service de l'alternat et à la limitation de tonnage, la mesure est celle d'un trafic déjà contraint notamment pour les poids lourds),

L 09/2014 : volet 2 de l'EPOA qui étudie les solutions de reconstruction en place et à l'amont. Cette étude met en relief les points suivants :

au sujet de la zone des puits de captage d'eau potable de la commune de Montbellel : « *L'éventuel choix de reconstruction neuve à l'amont de l'ouvrage existant devra être étayé par des arguments solides démontrant que la reconstruction en place de l'ouvrage serait impossible à réaliser.* »

dans sa conclusion : « *En termes d'environnement la solution de reconstruction complète est plus impactante car elle nécessite la réalisation de remblais en zone humide et donc la mise en œuvre de compensations(avec recherche et achat de parcelles). D'un point de vue réglementaire, cette solution sera acceptable si l'on a pu démontrer que la reconstruction en place est irréaliste* »

« *Les remblais seront également coûteux à mettre en œuvre dans ces sols meubles et nécessiteront certainement des renforcements du sol et des délais de mise en œuvre longs .* »

« *La solution de reconstruction du tablier en place nous paraît plus pertinente et tout à fait possible à mettre en œuvre. La réhausse des remblais d'accès et le renforcement des piles pourront être mis en œuvre après avoir fait des investigations complémentaires qui permettront de déterminer la solution technique adéquate. La mise en service d'un pont provisoire pendant la durée des travaux présente des délais de mise en service longs et un coût très important au regard de l'utilité qu'il représente.* »

Dès fin 2014, le Conseil Départemental disposait de rapports d'expertise qui, sur la base d'arguments techniques étayés, considéraient comme réaliste et pertinent la reconstruction en place du tablier. Ces mêmes rapports soulignaient les inconvénients d'une reconstruction à l'amont de l'ouvrage existant.

M 2016 : étude faune flore Naldéo

N 17/03 2016 : le projet de reconstruire en amont du pont actuel est validé par les présidents des conseils Départementaux de l'Ain et de Saône et Loire, pour pouvoir maintenir le trafic durant les travaux (Pièce E 2 page 258),

O 10/2016 : Expertise hydrologique traitant de la zone des puits de captage d'eau potable de Montbellel, qui conclut :«*Il sera vérifié qu'il n'existait pas de nouvelles solutions alternatives à la réalisation d'un pont sur la Saône permettant de relier les départements de l'Ain (Pont de Vaux) et de la Saône et Loire (aux abords de*

Fleurville). *En cas de maintien du projet actuellement retenu et sous réserves du respect de ces prescriptions et interdictions , je donne un avis favorable à la poursuite de l'instruction du dossier . »*

P 03/2018 : Au sens de la réglementation, le projet est soumis soumis à examen au cas par cas. L'Autorité Environnementale (Préfet) conclut au besoin d'une évaluation environnementale.

Q 07/2019 : L'Autorité Environnementale est saisie par les préfets de l'Ain et de Saône et Loire pour obtenir son avis délibéré (délai de trois mois pour rendre l'avis).

R 2019 : Demande de compléments de l'Autorité Environnementale, fourniture d'éléments par le Conseil Départemental de l'Ain.

S 01/2020 : Le Conseil National de la Protection de la Nature remet son avis, qui précise dans le premier paragraphe : *« Si la nécessité d'effectuer un remplacement de l'infrastructure existante est bien démontrée, l'arbitrage de la solution retenue, qui présente les impacts les plus forts sur les milieux naturels n'est pas suffisamment étayée. Notamment, la question de la faisabilité du scénario 4 (reconstruction du tablier sur palées provisoires et ripage sur les appuis existants) aurait dû être davantage étudiée, cette solution étant à la fois moins coûteuse et moins impactante que le scénario 3 retenu. »*

T 02/2020 : Le Conseil Départemental émet une note en réponse à l'avis du Conseil National de Protection de la Nature. Aucune réponse à l'observation rapportée ci-dessus n'est donnée.

U 02/2020 : L'Autorité Environnementale formule son avis délibéré qui regroupe seize recommandations d'incidence et d'importance différentes. La plus prégnante est sans doute la suivante : *« L'Autorité Environnementale recommande reprendre l'ensemble de l'analyse des variantes sur des bases actualisées et cohérente, et d'argumenter le choix du projet eu égard à ses incidences sur l'environnement. »* L'autorité Environnementale considère en effet que : *« **L'option retenue, qui consiste à réaliser un nouvel ouvrage en amont immédiat de l'actuel, minimise la coupure de circulation pour les véhicules motorisés et correspond à un gain hydrologique, mais présente l'impact sur le milieu naturel le plus important et le coût le plus élevé.** »*

V 03/2020 : Le Conseil Départemental de l'Ain émet une note de réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale, qui reprend point par point les recommandations faites par l'Autorité Environnementale. Sur les seize recommandations, la majorité reçoivent des réponses sous formes de compléments d'informations et d'explications. Par contre, celles relatives aux sujets suivants, ne reçoivent pas de réponses réellement argumentées et convaincantes, à savoir, notamment :

- # 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.

D'où, en définitive, les remarques et questionnements du Commissaire Enquêteur, développés dans le Procès Verbal de Synthèse.