

**Projet de transport en commun en site propre (TCSP)
OPTYMO 2 à Belfort : bus à haut niveau de service**

ENQUÊTES PUBLIQUES CONJOINTES

Relatives à :

- la déclaration d'utilité publique du projet,
- la mise en compatibilité du PLU de la commune de Belfort,
- l'emprise parcellaire du projet.

Consultation publique du 6 avril au 14 mai 2012

Commission d'enquête composée de

Président : M. Jacques BRETON

Membres titulaires : M. José FERREIRA et M. Henry MONNIEN

Désignée par Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Besançon le 30 janvier 2012

Juin 2012

PROPOS LIMINAIRE

Comme il sera expliqué plus loin, s'agissant de trois enquêtes conjointes, la présentation générale a été scindée en quatre documents afin de faciliter la lecture du dossier tout en évitant les répétitions inappropriées.

SOMMAIRE GÉNÉRAL

Chronologie du dossier

Pagination distincte par document

Rapport introductif (commun aux trois enquêtes).....	Pages 1 à 32
Première enquête relative à : La Déclaration d'Utilité Publique	Pages 1 à 57
- Rapport - Conclusions	
Deuxième enquête relative à : La Mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme	Pages 1 à 11
- Rapport - Conclusions	
Troisième enquête relative à : L'emprise parcellaire du projet	Pages 1 à 10
- Rapport - Conclusions	

**Projet de transport en commun en site propre (TCSP)
OPTYMO 2 à Belfort : bus à haut niveau de service**

ENQUÊTES PUBLIQUES CONJOINTES

Relatives à :

- la déclaration d'utilité publique du projet,
- la mise en compatibilité du PLU de la commune de Belfort,
- l'emprise parcellaire du projet.

Consultation publique du 6 avril au 14 mai 2012

RAPPORT INTRODUCTIF DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Établi par la commission d'enquête composée de

Président : M. Jacques BRETON

Membres titulaires : M. José FERREIRA et M. Henry MONNIEN

Désignée par Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Besançon le 30 janvier 2012

Jun 2012

Sommaire du rapport introductif

A- GÉNÉRALITES

1.....	Préambule.....	page 5
2.....	Orientations générales	page 5
2.1.	Historique rapide et constats	p.5
2.2.	Présentation du projet	p.7
3.....	Compétences et décisions.....	page 7
4.....	Description du projet.....	page 8
4.1.	Nature du projet	p.8
4.2.	Les objectifs du projet OPTYMO.2	p.9
4.3.	Le choix du Bus à Haut Niveau de Service	p.10
4.4.	Les aménagements prévus dans les sept secteurs	p.10
4.5.	Incidences du projet sur les déplacements	p.12
4.5.1.	<i>Un projet d'ensemble</i>	
4.5.2.	<i>Incidences sur la circulation automobile</i>	
4.5.3.	<i>Incidences sur le stationnement</i>	
4.5.4.	<i>Incidences sur les déplacements cyclistes</i>	
4.5.5.	<i>Incidences sur les déplacements piétonniers</i>	
4.5.6.	<i>Incidences des travaux sur les déplacements</i>	
4.6.	Les impacts du projet sur l'environnement	p.13
4.6.1.	<i>généralités</i>	
4.6.2.	<i>les milieux naturels</i>	
4.6.3.	<i>le paysage urbain</i>	
4.6.4.	<i>les eaux superficielles et souterraines</i>	

4.6.5.	<i>le patrimoine historique</i>	
4.6.6.	<i>le milieu humain</i>	
4.6.7.	<i>les nuisances sonores</i>	
4.6.8.	<i>la qualité de l'air</i>	
4.7.	Economie du projet	p.15
4.7.1.	<i>Le coût du projet et son financement</i>	
4.7.2.	<i>Le coût du projet en faveur de l'environnement</i>	
4.8.	Le Plan local d'urbanisme	p.17
4.8.1.	<i>Généralités</i>	
4.8.2.	<i>Les secteurs modifiés</i>	
4.9.	Le parcellaire et l'expropriation	p.17
4.9.1.	<i>Généralités</i>	
4.9.2.	<i>Situation des expropriations envisagées</i>	

5..... Cadre légal et réglementaire page 17

5.1.	Textes régissant l'enquête publique	p.17
5.2.	Enquêtes publiques conjointes	p.18

B- DÉROULEMENT DES ENQUÊTES

1..... Contenu du présent chapitre page 18

2..... Formalités préalables aux enquêtes page 18

2.1.	Demande du Maître d'ouvrage	p.18
2.2.	Demande de M. le Préfet	p.19
2.3.	Désignation de la Commission d'enquête	p.19
2.4.	Décision préfectorale	p.19
2.5.	Concertation préalable	p.19

3..... Pièces présentées à la consultation.....	page 20
3.1. Élaboration du dossier	p.20
3.2. Composition générale du dossier	p.21
3.2.1. Dossier présenté par le Maître d'ouvrage	
3.2.2. Documents complémentaires	
4..... Préparation de l'enquête	page 22
5..... Présentation du projet par le Maître d'ouvrage	page 22
6..... Mesures de publicité.....	page 25
6.1. Annonces légales	p.25
6.2. Affichage de l'avis d'enquête	p.25
6.3. Site internet du SMTC	p.26
7..... Modalités de consultation du public	page 26
7.1. Permanence du 06/04/12	p.26
7.2. Permanence du 14/04/12	p.27
7.3. Permanence du 18/04/12	p.28
7.4. Permanence du 26/04/12	p.28
7.5. Permanence du 09/05/12	p.29
7.6. Permanence du 14/05/12	p.30
7.7. Réception du public par la commission d'enquête	p.31
7.8. Bilan comptable des observations	p.31
7.9. Réunion publique	p.31
8..... Formalités de clôture des enquêtes	page 31
9..... Conclusion partielle.....	page 31

A- GÉNÉRALITÉS

1- Préambule :

Le projet de transport en commun en site propre présenté par le Syndicat mixte des transports en commun du Territoire de Belfort ressort du champ d'application défini par l'article R 123-1 du Code de l'environnement ; à ce titre la législation permet le regroupement des différentes enquêtes sous forme d'enquêtes conjointes. Bien que chaque enquête reste régie par sa propre réglementation un seul arrêté ouvre et organise les enquêtes conjointes conduites par la même commission d'enquête. Cela suppose qu'il y ait un dossier et un registre d'enquête pour chacune des procédures.

Le SMTC, maître d'ouvrage du projet a décidé de regrouper les enquêtes préalables à la déclaration d'utilité publique et celle relative à l'enquête parcellaire. En conséquence la commission d'enquête rédigera un rapport et des conclusions pour chacune des enquêtes résultant de cette décision.

L'article L 123-16 du Code de l'Urbanisme stipule : « ...la déclaration d'utilité publique concernant une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un Plan Local d'Urbanisme ne peut intervenir que si l'enquête publique a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence. » Le projet OPTYMO 2 de SMTC nécessite la mise en compatibilité du PLU de Belfort.

La commission d'enquête est donc conduite à rédiger un dossier unique mais à émettre des avis séparés pour chaque enquête : sur la DUP de l'opération, sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme et sur l'enquête parcellaire

En conséquence, comme indiqué précédemment, les travaux sont présentés selon l'articulation suivante :

- *Rapport introductif relatif à l'ensemble des dispositions communes concernant les trois enquêtes.*
- *Rapport et conclusions sur la déclaration d'utilité publique du projet.*
- *Rapport et conclusions sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Belfort.*
- *Rapport et conclusions relatifs à l'emprise parcellaire (articles R 11-19 et R 11-21 du Code de l'Expropriation).*

2- Orientations générales :

2.1- historique rapide et constats :

L'Autorité Organisatrice des Transports du Territoire de Belfort est le Syndicat Mixte des Transports en Commun (SMTC) créé en 1979. C'est un Etablissement Public qui a en charge l'organisation du « service public de transport en commun des personnes, tant à l'échelle de l'agglomération belfortaine que du département ».

Constatant qu'entre 1994 et 2004, le réseau de transport en commun avait perdu 200.000 voyageurs par an, soit au total environ 2 millions sur une fréquentation globale de l'ordre de 7 millions de voyageurs, le SMTC a décidé, en 2004, d'impulser « *un projet volontariste de modernisation* » du réseau de transport en commun.

En 2007, OPTYMO.1 a été la première étape du projet qui a consisté, selon le SMTC, à refondre complètement l'ancien réseau grâce à :

« (...) »

- *un nouvel opérateur aux commandes du réseau,*
- *un cadencement de l'offre à 10 minutes pour le réseau urbain de Belfort,*
- *une nouvelle flotte de véhicules,*
- *un système de billettique innovant,*
- *des efforts constants pour améliorer la vitesse commerciale,*
- *des aménagements de voiries ciblés.*

(...) »

Actuellement, le réseau OPTYMO.1 se compose de 8 lignes urbaines principales et la majeure partie des lignes est cadencée à 10 minutes. Le réseau compte 930 points d'arrêts sur l'ensemble du département et le SMTC précise que « *le réseau a été organisé de manière à ce que 86% de la population soit à moins de 5 minutes à pied d'un arrêt de bus en centre-ville* ».

Le SMTC constate que les différentes actions d'OPTYMO.1 ont eu « *un effet remarquable sur la qualité de l'exploitation du réseau et sur sa fréquentation* ».

Il est notamment indiqué que la fréquentation a augmenté de 73% entre 2006 et 2010, que le nombre de voyages annuels est évalué à plus de 7 millions, que le nombre d'abonnés a presque doublé depuis 2006, que 40.000 détenteurs du « Pass OPTYMO » sont actuellement recensés et que la vitesse commerciale moyenne s'établit à 21 km/h alors qu'elle était de 14,5 km/h en 2007.

En 2010, le SMTC après avoir analysé les apports d'OPTYMO.1 en a cerné les limites et les a identifiées de la façon suivante :

« (...) »

- *le cadencement du réseau qui est déjà proche d'atteindre ses limites en l'état: la poursuite de l'amélioration de la vitesse commerciale et de la qualité de service du réseau, indispensable à la progression du nombre de voyages, ne pourra se faire sans la réalisation de nouveaux aménagements plus importants que ceux de la première phase d'évolution du réseau, notamment la création d'un site propre dans le centre-ville de Belfort,*
- *une desserte partielle du centre-ville : le Fourneau et le secteur de la rue Denfert-Rochereau, le quartier des 4As ne sont pas desservis par Optymo 1, de même la gare n'est pas actuellement un pôle d'échange,*
- *la nécessité de répondre aux exigences du schéma directeur d'accessibilité du réseau : par exemple par la mise en accessibilité de l'ensemble de ses stations,*
- *le manque de visibilité des stations du réseau : après avoir renouvelé l'ensemble du parc des véhicules du réseau, il reste à renouveler les stations et à créer des stations emblématiques du réseau.*

(...) »

Le SMTC, souhaitant poursuivre sur sa lancée pour optimiser le réseau actuel a tiré les enseignements d'OPTYMO.1 et a élaboré le projet « OPTYMO.2 ».

2.2- présentation du projet :

Le projet présenté par le SMTC s'inscrit dans la continuité d'OPTYMO.1. **Le maître d'ouvrage souhaite rendre plus performant le réseau de bus de la ville de Belfort, en améliorant l'existant par la mise en place d'un réseau de transport en commun à haut niveau de service.**

Ce projet a été baptisé : « **OPTYMO.2** ».

Selon le SMTC, le projet permettra « *de satisfaire la demande de transport, à court et moyen terme, en répondant aux besoins et attentes des Belfortains, mais il devra également présenter une réserve de capacité pour répondre à l'accroissement envisagé de la demande à long terme* ». Le maître d'ouvrage indique également que « *le projet implique la compatibilité entre les modes de transport, ce qui suppose une collaboration renforcée entre les acteurs de la mobilité et les collectivités concernées par le projet, conformément au contrat de mobilité* ».

Le projet vise à favoriser l'intermodalité dans les déplacements, non seulement sur la ville de Belfort, mais à l'échelle de toute l'agglomération.

OPTYMO.2 veut aussi améliorer le service de transport à la demande et développer de nouvelles offres telles que la location de vélos et l'auto partage.

La volonté de rendre plus accessible les transports en commun aux personnes à mobilité réduite, de développer les cheminements piétonniers et cyclables et de réorganiser l'offre de stationnement est également affirmée dans le projet.

3- Compétences et décisions:

Comme nous l'avons indiqué dans notre introduction, c'est le Syndicat Mixte des Transports en Commun (SMTC) qui est l'Autorité Organisatrice des Transports (AOT) du Territoire de Belfort.

Le site Internet du SMTC nous précise que « *le SMTC détient **la compétence transports et déplacements** dans le Territoire de Belfort. L'exploitation du réseau urbain (lignes 1 à 8) est déléguée à la **Régie des transports en commun du Territoire de Belfort (RTTB)**, établissement public qui remplace définitivement l'ancienne société d'économie mixte CTB. Le réseau suburbain (lignes 11 à 72), le Transport à la Demande (TAD), le service Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et le transport scolaire des collégiens et lycéens (12 000 élèves par jour) sont confiés à **des transporteurs privés** par le biais de contrats publics* ».

Les nouveaux statuts du SMTC ont été adoptés par le Conseil syndical le 28 juin 2003 et ont fait l'objet d'un arrêté préfectoral en date du 27 novembre 2003.

L'article 2 des statuts du SMTC définit son objet :

« Article 2 – Objet :

Le syndicat a pour objet l'organisation et l'exploitation des transports collectifs dans le Territoire de Belfort dans le périmètre des communes et EPCI membres.

Dans un souci de développement durable, il met en œuvre une politique globale de transport favorisant le transport collectif et adaptée tout autant à la pendularité qu'aux nouveaux modes de vie.

Afin de favoriser l'intermodalité, il développe une offre innovante et diversifiée prenant en compte la totalité de la chaîne des déplacements.

A cet effet, il réalise et gère les infrastructures et équipements affectés au transport, il met en place des services et des outils de décision tels que les comptes déplacement, un service de conseil en mobilité pour les collectivités et un service d'information multimodale. »

Le SMTC assure donc la conduite du projet, et son Président a transmis au Préfet du Territoire de Belfort les différentes pièces du dossier soumis aux enquêtes conjointes d'utilité publique, parcellaire et de mise en compatibilité du PLU de la Ville de BELFORT.

Le SMTC est dirigé par un Conseil Syndical composé de 30 délégués répartis de la façon suivante :

- Communauté d'Agglomération Belfortaine (CAB)	12 membres	50% des voix
- Communes et Communautés de communes	12 membres	27% des voix
- Conseil Général	6 membres	23% des voix

Compte tenu de la composition du Conseil Syndical, le projet présenté associe très étroitement :

- Sur le plan des infrastructures, la Ville de Belfort et la Communauté d'Agglomération Belfortaine qui détiennent la compétence « urbanisme ».
- Sur le plan de l'émergence du projet, conformément au contrat de mobilité, le Conseil général, les communautés de communes et les communes du Territoire de Belfort.

Ainsi le SMTC dispose-t-il de toutes les prérogatives pour présenter le projet.

4- Description du projet :

Pour atteindre ses objectifs, le maître d'ouvrage a étudié et élaboré un projet dont les aspects essentiels sont décrits ci-après :

4.1- Nature du projet

Les points essentiels à retenir sur la nature du projet sont les suivants :

- L'amélioration du réseau actuel de transport en commun se fera par la mise en place d'un réseau de **Transport en Commun en Site Propre (TCSP)**. Certaines voies de circulation seront dédiées aux bus et le fonctionnement de certains carrefours modifié pour rendre plus fluides les déplacements.
- Pour cette réalisation, le SMTC suggère que « *les voiries de la ville de Belfort seront modifiées – réorganisation du sens de circulation, revêtement des rues concernées – ainsi que les cheminements piétonniers et les pistes cyclables* ». **La largeur des chaussées affectées aux véhicules automobiles sera réduite alors que les surfaces destinées aux liaisons douces (piétons, vélos) ainsi qu'aux transports en commun seront augmentées.**

- Le projet prévoit aussi la **modification de l'offre de stationnement**. « *Un parking de plusieurs centaines de places sera créé au Sud de la gare en entrée de centre-ville et les parkings Place de la Résistance, Place Charles de Gaulle et de la Pyramide seront réaménagés en conservant l'offre de stationnement actuelle* ».
- La réalisation du projet nécessite l'**expropriation** de plusieurs terrains et la démolition de constructions.

Sept secteurs sont concernés par le projet sur lesquels nous reviendront ultérieurement.

4.2- Les objectifs du projet OPTYMO.2

Le maître d'ouvrage décline les objectifs visés par le projet :

- Améliorer l'offre de transport et satisfaire davantage les besoins,
- Permettre de satisfaire la demande croissante de déplacement des ménages en desservant les principaux lieux de destination (commerces, centre-ville, établissements publics),
- Répondre aux besoins de déplacements scolaires et de déplacements vers les bassins d'emploi,
- Améliorer l'intermodalité,
- Contribuer à l'amélioration de la qualité de vie urbaine notamment par la réduction des nuisances liées à la circulation automobile,
- Faciliter la mise en place d'un nouveau plan de hiérarchisation de la voirie,
- Être un moyen de « *repenser l'espace public et ses fonctionnalités tout le long de son couloir, d'y favoriser l'activité commerciale et économique tout en permettant un partage de la voirie plus visible et plus lisible entre les piétons, les cyclistes, les transports en commun et les autres véhicules.* »

Le SMTC précise encore que le projet OPTYMO.2 vise à :

- Accentuer la mise en accessibilité de l'ensemble des infrastructures et à terme réaliser le SDA (schéma d'accessibilité) qui fait partie intégrante du projet,
- Donner à la ville une tonalité apaisée en assurant la priorité aux vélos, aux bus et aux véhicules autorisés en considérant la voiture comme non prioritaire dans les déplacements urbains,
- Assurer la complémentarité entre les transports collectifs et les différents modes doux en créant des parcs-relais et des parcs d'échanges,
- Améliorer l'ambiance urbaine « *par l'aménagement d'espaces publics et donner aux piétons et aux cyclistes une accessibilité optimale aux arrêts de bus par des cheminements visibles, confortables, sécurisés et de qualité* ».

4.3- Le choix du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)

Avant d'arrêter son choix, le SMTC avait étudié différentes solutions :

- Le métro,
- Le tramway,
- Le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS).

Les dispositifs « lourds » - monorail, métro, RER – ont été écartés par le SMTC car « adaptés à des nombres de voyages nettement plus élevés que ceux de Belfort à l'heure de pointe ».

Le choix se portait donc sur le tramway ou le BHNS.

Selon le SMTC le réseau OPTYMO.1 transporte 3.950 passagers en heure de pointe. « Ce niveau de fréquentation est idéal pour la mise en place d'un BHNS alors que cette valeur est faible pour un tramway ». Si le tramway présente l'avantage de permettre une fréquentation supérieure au BHNS, sa vitesse d'exploitation est plus faible que celle du BHNS : 20km/h pour le tramway – 20 à 25km/h pour le BHNS.

Le maître d'ouvrage indique également que l'installation du tramway aurait nécessité des aménagements de grande envergure, que la cohabitation entre tramway et véhicules légers aurait été impossible sur de nombreuses voies du centre-ville et qu'enfin, l'investissement aurait été « majeur » pour le SMTC, « et pas forcément adapté aux contraintes belfortaines ».

Le SMTC conclut que « le choix s'est porté sur la continuité du mode de déplacement, tout en cherchant à améliorer son efficacité. **La solution la plus adaptée était donc la création d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) ».**

Ce BHNS doit répondre aux attentes du maître d'ouvrage qui les précise :

- Offrir de la vitesse d'exploitation,
- Offrir une fiabilité des temps de parcours,
- Diminuer la contrainte de l'attente,
- Faciliter l'identification des stations et des itinéraires,
- Faciliter l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite,
- Gérer la priorité des lignes par la priorité des feux,
- Augmenter les amplitudes horaires et l'offre hebdomadaire,
- Favoriser les modes de déplacements doux.

4.4- Les aménagements prévus dans les 7 secteurs :

Secteur 1	Secteur de la gare
Aménagements prévus	
<ul style="list-style-type: none">- création d'un nouveau parking,- réaménagement de voirie avec étendue des voies VP (véhicules Particuliers) et des voies réservées aux bus en direction du Nord et du Sud,- Plusieurs aménagements liés aux vélos et voitures d'auto partage,- Plantations d'arbres.	

Secteur 2	<i>Rue Adolphe Thiers – Rue Denfert Rochereau – Pont situé entre cette rue et la rue Commandant Legrand</i>
Aménagements prévus	
<ul style="list-style-type: none"> - Réaménagement de voirie avec création d'une voie en site propre pour les bus, - Réfection du revêtement des trottoirs. 	
Secteur 3	<i>Secteur de l'avenue du Maréchal Foch</i>
Aménagements prévus	
<ul style="list-style-type: none"> - Réaménagement de voirie avec création de voies en site propre pour les bus, - Réaménagement du parking Pyramide, - Plantation d'arbres. 	
Secteur 4	<i>Zone comprise entre la rivière la Savoureuse et la vieille ville</i>
Aménagements prévus	
<ul style="list-style-type: none"> - Réaménagement de voirie avec création de voies en site propre pour les bus, - Réaménagement des cheminements piétonniers, - Création de sections de pistes cyclables, - Plantation d'arbres. 	
Secteur 5	<i>Secteur de la place de la Résistance – place Charles de Gaulle</i>
Aménagements prévus	
<ul style="list-style-type: none"> - Réaménagement de voirie avec création de voies en site propre pour les bus, - Réorganisation du sens de circulation, - Réaménagement des chemins piétonniers, - Création de pistes cyclables, - Réaménagement des Places Rabin, Résistance et Charles de Gaulle, - Plantation d'arbres. 	
Secteur 6	<i>Secteur des 4 As</i>
Aménagements prévus	
<ul style="list-style-type: none"> - Réaménagement de voirie avec création de voies en site propre pour les bus, - Prolongement de pistes cyclables, - Réaménagement des cheminements piétonniers. 	
Secteur 7	<i>Secteur du Fort Hatry</i>
Aménagements prévus	
<ul style="list-style-type: none"> - Réorganisation du sens de circulation, - Réaménagement de voirie avec création de voies en site propre pour les bus, - Création de pistes cyclables, - Réorganisation du carrefour Madrid/Leclerc, - Reprise des revêtements des trottoirs. 	

4.5- Incidences du projet sur les déplacements

Selon le maître d'ouvrage, l'objectif du projet est de passer de 23.367 déplacements en transport en commun comptabilisés en 2005 à 76.221 en 2016. Il vise aussi à augmenter le nombre de déplacements en vélo et de les faire passer, pour la même période de 2.826 à 21.730. Cette évolution doit permettre, concomitamment, de diminuer les déplacements en voitures et de les faire passer de 234.599 (2005) à 224.632 (2016).

4.5.1 - Un projet d'ensemble :

Le projet présenté par le SMTC s'inscrit dans une offre globale qui prend en compte l'évolution des transports et des déplacements sur l'ensemble du département. Ainsi sont analysées les conséquences sur la réorganisation nécessaire de la mobilité dans l'aire urbaine, de l'arrivée du TGV, des grands travaux routiers, des projets ferroviaires et des projets de la ville de Belfort.

4.5.2 - Incidences sur la circulation automobile :

Comme indiqué par le maître d'ouvrage, le projet n'est pas un « projet contre l'automobile ». S'il vise, à terme à diminuer les déplacements en automobiles, il vise surtout à fluidifier le trafic en mettant en place un nouveau plan de circulation, en soulageant les carrefours aux heures de pointe et en maintenant une certaine accessibilité au centre-ville par deux pénétrantes Sud-Nord (Faubourg de Montbéliard / Faubourg des Ancêtres) et Nord-Sud (Quai militaire / Avenue Wilson).

4.5.3 - Incidences sur le stationnement :

Le SMTC précise que le projet OPTYMO.2 implique une modification de l'offre de stationnement. Il perturbera les automobilistes durant les premiers mois car il changera les habitudes.

D'après les différentes projections réalisées dans le cadre des études préliminaires, l'évolution en terme de places de stationnement serait la suivante :

	Nombre de places supprimées	Nombre de places créées
	394	587
Solde		+ 193

4.5.4 - Incidences sur les déplacements cyclistes:

Le projet prévoit le réaménagement et la création de nouvelles voies cyclables avec une matérialisation qui permette de sécuriser les usagers. Dès que les largeurs de voies sont suffisantes, des pistes ou bandes cyclables seront réalisées. Dans le cas contraire, « lorsqu'il n'est pas possible d'intégrer une chaussée dédiée aux cycles et qu'il existe une largeur de couloir bus suffisant (minimum 3,50m), le site propre bus pourra être emprunté par les cycles ». D'autre part il est indiqué que 250 Vélos en Libre-Service seront mis à disposition des usagers et répartis dans une vingtaine de stations. 700 vélos en location longue durée seront aussi disponibles. Des abris sécurisés et clos seront réalisés.

4.5.6 - Incidences sur les déplacements piétonniers:

Le SMTC relève qu'OPTYMO.2 aura un impact positif sur les cheminements piétonniers qui « seront réorganisés, revêtus et parfois élargis ». Ils seront sécurisés chaque fois que de besoin et feront l'objet d'un aménagement paysager. Les dimensions des trottoirs respecteront la charte des espaces publics.

4.5.7 - Incidences des travaux sur les déplacements:

Les travaux sont prévus sur une durée de 16 mois. Durant cette période, le maître d'ouvrage précise qu'ils auront de réelles incidences sur l'ensemble des déplacements : véhicules particuliers, réseau de transport en commun, accès à la gare, déplacements en vélos, déplacements piétonniers, stationnement.

Ces perturbations seront variables en fonction des secteurs concernés par les travaux. Le projet présenté par le SMTC prévoit différentes mesures d'informations, de modifications temporaires de circulation, de sécurisation, de signalisation qui devraient permettre la conduite des chantiers dans les meilleures conditions en cherchant à réduire autant que possible les perturbations et la gêne occasionnées par les travaux tout en assurant la sécurité des personnes et des biens.

4.6- Les impacts du projet sur l'environnement :

4.6.1- généralités :

La création d'un transport en commun en site propre peut avoir des effets sur l'environnement des secteurs concernés par le projet.

Ces impacts sont analysés conformément à l'article R122-3 du Code de l'environnement dans l'étude d'impact dossier qui compose la pièce G du dossier en tête duquel est inséré le résumé non technique prévu par la réglementation. Ils sont synthétisés dans les paragraphes qui suivent.

4.6.2- Les milieux naturels :

Le projet ne traverse ni ne passe à proximité d'aucune zone humide. Aucune protection réglementaire (ZNIEFF, ZICO...) ne concerne le site envisagé par le TCSP. Il n'est pas non plus localisé au sein d'un site NATURA 2000 ; aucun impact ne sera relevé sur ces milieux.

Cependant l'abattage des arbres pendant la période des travaux entrainera la disparition d'habitat pour les oiseaux présents dans le secteur et la perturbation des oiseaux logeant dans les arbres conservés. L'abattage devra donc se faire en dehors de toute période de reproduction.

4.6.3- Le paysage urbain :

L'aménagement de ce TCSP se situe en milieu fortement urbanisé, le projet est défini comme un réaménagement du réseau de bus sur des voies existantes. Il ne nécessite pas d'apport ou d'export d'importants volumes de matériaux, aucun décapage ou forage n'est intégré au projet. Il n'y aura par conséquent pas d'impact sur la topographie de la ville de Belfort.

Le tracé du site propre est cependant réalisé dans une zone qui présente des espaces verts (présence de jardins publics) et côtoie par moments le cours de la rivière.

Il est prévu de compenser l'abattage de 75 arbres par la plantation de 290 arbres sur les parkings et le long des voiries. Le projet entraînera des impacts positifs du fait du réaménagement de certains secteurs il en est ainsi du quartier gare, de la place de la Résistance, de la place Charles de Gaulle. L'avenue Carnot qui ne bénéficie pas de végétation sera bordée d'arbres. Il sera recherché une cohérence de paysage conforme à la charte des espaces publics en vigueur dans la ville de Belfort.

4.6.4- Les eaux superficielles et souterraines :

Aucune voirie nouvelle n'est intégrée au projet, par conséquent le volume du ruissellement des eaux de surface ne devrait pas se trouver modifié ; les ouvrages existants sont suffisamment dimensionnés pour évacuer les eaux superficielles qui se dirigeront dans les canalisations actuelles.

Il est admis que :

- le projet n'aura pas d'impact supplémentaire sur les eaux souterraines,
- le projet ne sera pas à l'origine d'un éventuel débordement ou circulation des eaux en direction de la rivière « La savoureuse »,
- le projet n'aura aucun impact sur la qualité des eaux de la Savoureuse.

Les secteurs 2,4 et 5 sont traversés par la rivière, mais cette traversée s'effectuera par les ponts existants, ni le cours d'eau ni les berges ne sont modifiés ; il n'y aura pas d'impact sur l'hydrologie.

Les secteurs 4 et 5 sont compris au sein des zones inondables par débordement de la Savoureuse qui a fait l'objet d'un PPRI ; aucun nouvel ouvrage concernant le cours d'eau n'est mis en place hormis le revêtement de la chaussée des ponts existants. Le projet n'a pas d'impact sur les zones à risque d'inondation.

4.6.5- Le patrimoine historique :

La ville de Belfort possède un patrimoine historique important qui se traduit par de nombreux monuments, des édifices remarquables tels que les fortifications et la vieille ville.

Le projet améliorera sans doute les dessertes et les liaisons entre les différents lieux touristiques cependant il devra être soumis pour avis à l'Architecte des Bâtiments de France ainsi qu'aux Services Territoriaux de l'Architecture et du Patrimoine puisqu'il s'inscrit au sein du périmètre de protection de 500 mètres.

4.6.6- Le milieu humain :

Le projet prévoit une modification du sens de circulation de certaines rues, voire même la suppression de la circulation. Les riverains seront perturbés dans les premiers mois de l'exploitation. Des agents de communication seront présents pour orienter les riverains. Pour ceux dont la rue sera interdite à la circulation un accès contrôlé sera mis en place. L'ensemble des aménagements tiendra compte des personnes à mobilité réduite.

Le tracé du projet et les aménagements associés ont été définis de façon à minimiser les emprises foncières. Mais bien qu'aucune démolition de logement ne soit nécessaire le projet implique l'acquisition foncière de parcelles à 4 endroits différents. Les acquisitions peuvent se faire à l'amiable ou par expropriation. Les propriétaires bénéficieront d'indemnités financières compensatoires dont le montant sera défini au moment des négociations. L'enquête parcellaire est réalisée concomitamment avec l'enquête DUP.

4.6.7- Les nuisances sonores :

Des mesures de bruit ont été réalisées conformément aux textes en vigueur. Des simulations ont été effectuées. Les résultats font apparaître des augmentations de niveau sonore de plus de deux dB(A) dans la rue Thiers et la rue du Général Strolz en raison du nouveau passage de bus ainsi que pour une habitation de l'avenue du Général Dubail en raison du rapprochement de la voirie. Les bâtiments concernés seront traités par isolation de façade ; on estime le coût des travaux à environ 660 000 euros HT.

4.6.8- La qualité de l'air,

Les polluants atmosphériques sont nombreux. Certains sont choisis parce qu'ils sont caractéristiques de types de pollutions et parce que leurs effets nuisibles pour l'environnement et la santé sont déterminés. Les émissions dues aux transports routiers prennent une importance grandissante. L'étude sur la qualité de l'air a été menée conformément à la « circulaire interministérielle DGS/SD 7 B n°2005-273 du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impacts des infrastructures routières ».

Le domaine d'étude est composé du projet et de l'ensemble du réseau routier subissant une modification. Cette modification de trafic doit être évaluée en comparant les situations **avec** et **sans** aménagement au même horizon.

Il ressort de cette comparaison que les mesures effectuées sur les concentrations des indicateurs de la réglementation (dioxyde d'azote, dioxyde de soufre, etc.) sont pour l'horizon 2016, avec la mise en place du projet, inférieures à ce qu'elles seraient sans cette réalisation du projet.

4.7- Economie du projet

4.7.1- Le coût du projet et son financement :

La pièce F du dossier présenté par le maître d'ouvrage apprécie sommairement les dépenses et estime à 33.270.000 € HT soit 39.790.920 € TTC le coût total des travaux d'aménagement du Transport en Commun en site Propre.

Selon ce document, la somme de 33.270.000 € intègre le coût des mesures compensatoires, notamment la plantation d'arbres (940.000 €) et les mesures acoustiques d'isolation de façades (660.000 €)

La répartition des dépenses figurant au dossier et donc portée à la connaissance du public est la suivante :

	Coût (en Euros HT)
Etudes	5.300.000 €
Acquisitions foncières	70.000 €
Travaux (dont mesures compensatoires)	27.900.000 €
Coût total HT	33.270.000 €

En complément à cette appréciation sommaire des dépenses, la commission d'enquête a interrogé le maître d'ouvrage pour obtenir des informations financières actualisées.

Les éléments ci-dessous nous ont été fournis lors d'une réunion de travail tenue le 23 mars 2012.

Ainsi le budget global et le financement réels sont établis selon les projections suivantes :

BUDGET GLOBAL OPTYMO PHASE 2	
Travaux	27 149 000 €
Etudes	2 900 000 €
Communication	2 800 000 €
Emprise SNCF	1 840 000 €
Travaux extérieurs	3 000 000 €
	37 689 000 €

FINANCEMENT	
Ville de Belfort	5 102 000 €
CAB	2 875 000 €
CG 90	2 000 000 €
RFC	2 000 000 €
ETAT	0 €
Communes extérieures	300 000 €
SMTC	25 412 000 €
	37 689 000 €

Le financement SMTC est chiffré à 13 342 000 € répartis sur les années 2011 (7 342 000 €), 2012 (3 500 000 €), 2013 (2 500 000 €).

Le besoin de financement de 12 070 000 € sera complété par un prêt de 12 000 000 € financé par une augmentation du Versement Transport (VT) ajustée au remboursement.

Cette augmentation a d'ores et déjà été envisagée et son taux passera de 1,05% à 1,70%.

4.7.2- Le coût du projet en faveur de l'environnement :

L'action du SMTC affirme la reconnaissance du droit à la mobilité comme un « *droit primaire et fondamental* » qui doit intégrer les enjeux sociaux et environnementaux.

Ainsi la demande de mobilité des habitants doit-elle générer « *le moins d'impacts possibles sur la qualité de l'environnement* » et doit améliorer le cadre de vie.

Le contrat de mobilité durable pour le Territoire de Belfort vise à réorganiser les modes de déplacements entre la voiture, les transports en commun, la marche et le vélo pour les modifier dans la perspective d'un développement durable.

Développer les transports en commun urbains et favoriser les déplacements à pied et à vélo permettront de réduire la circulation automobile. C'est le choix du SMTC au travers de son projet OPTYMO.2 qui affirme sa volonté de s'inscrire dans les objectifs du Grenelle de l'environnement visant à réduire, en matière de transport « *les émissions de gaz à effet de serre de 20% d'ici 2020* » pour retrouver le niveau qu'elles avaient en 1990 en privilégiant des mesures favorisant les modes alternatifs à la voiture pour le transport des usagers.

4.8- Le plan local d'urbanisme

4.8.1- Généralités

En application des prescriptions de l'article L123-16 du Code de l'urbanisme, la déclaration d'utilité publique du projet OPTYMO 2 ne pourra intervenir que si l'enquête publique concernant l'opération a porté à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la ville de Belfort. La présente enquête porte donc également sur la mise en compatibilité du PLU de la ville de Belfort.

Il convient d'adapter les pièces écrites et graphiques des documents d'urbanisme pour autoriser la réalisation des travaux.

4.8.2- Les secteurs modifiés

La modification porte sur :

- La suppression de la protection au titre des espaces boisés classés des alignements d'arbres le long du Boulevard Joffre et du Boulevard De Lattre de Tassigny de part et d'autre de la Place de la Résistance et Place Charles De Gaulle.
- La réorganisation de l'offre de stationnement amène à créer un parking au sud de la gare. Il y a lieu de modifier le règlement de la zone UY qui comprend un secteur UY f lié au secteur ferroviaire.
- L'article UY 3 relatif aux accès et voirie doit être complété afin d'autoriser dans le secteur UY f des voiries de largeur inférieure aux valeurs édictées.

4.9- Le parcellaire et l'expropriation

4.9.1- Généralités

Conjointe à la DUP, la procédure « enquête parcellaire » a pour finalité la détermination des parcelles à exproprier, autrement dit l'emprise foncière du projet. Elle a également pour but la recherche des propriétaires, des titulaires des droits réels et des autres ayants droit (locataires...). Cette enquête a un caractère contradictoire.

4.9.2- Situation des expropriations envisagées

Quatre secteurs font l'objet de procédures d'expropriation ; ce sont :

- La liaison piétonne square Géant, sont concernés 1 usufruitier et nus propriétaires,
- Les rues Denfert Rochereau/Degombert, 2 copropriétés concernées
- Rue Clémenceau, 3 copropriétés,
- Ruel Dubail/Avenue Leclerc, 1 copropriété et 2 propriétaires en indivision.

5- Cadre légal et réglementaire :

5.1- Textes régissant l'enquête publique

➤ Code de l'environnement.

Le projet OPTYMO 2 entre dans le champ d'application du chapitre III, du titre II du livre 1^{er} du code de l'environnement car le montant des travaux est supérieur à 1,9 million

d'euros. Il est par conséquent soumis à enquête publique dont la procédure est fixée par les articles L.123-4 à L.123-16 et R.123-1 à R.123-33. Il est également soumis à l'évaluation environnementale, étude d'impact et avis de l'autorité environnementale, dans les conditions prescrites par les articles L.122-1 et suivants et R.122-1 à R.122-16. L'étude d'impact et l'avis de l'autorité environnementale doivent être joints au dossier.

- Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.
La réalisation du projet nécessite d'acquérir les emprises hors domaine public éventuellement par voie d'expropriation. Ceci nécessite une enquête publique conduite conformément aux dispositions des articles R.11-14-1 à R.11-14-15 du code de l'expropriation.
L'expropriation ne peut être prononcée qu'autant qu'elle aura été précédée d'une DUP.

- Code de l'urbanisme.
En application des prescriptions de l'article L123-16 la déclaration d'utilité publique du projet OPTYMO 2 ne pourra intervenir que si l'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la ville de Belfort. La présente enquête porte donc également sur cette mise en compatibilité du PLU de Belfort.

5.2- Enquêtes publiques conjointes :

Comme indiqué dans le préambule, le maître d'ouvrage a sollicité l'ouverture d'enquêtes conjointes en vue de la Déclaration d'Utilité Publique, de la mise en conformité du PLU de la ville de BELFORT et de l'emprise parcellaire liée au projet.

B – DÉROULEMENT DES ENQUÊTES

1- Contenu du présent chapitre :

Le présent chapitre relate l'ensemble des formalités et démarches accomplis par les autorités et la commission d'enquête dans le cadre de la mise en œuvre de l'arrêté préfectoral et du respect des textes définissant la mission du commissaire enquêteur.

2- Formalités préalables aux enquêtes :

2.1 - Demande du Maître d'ouvrage :

Le SMTC, par une délibération en date du 17 octobre 2011, a autorisé son Président à solliciter auprès de Monsieur le Préfet du Territoire du Belfort l'ouverture des trois enquêtes pré-citées et l'a chargé d'engager l'acquisition des immeubles par voie amiable ou au besoin par voie d'expropriation.

2.2- Demande de M. le Préfet:

Par courrier en date du 25 janvier 2012, le Préfet du Territoire de Belfort a demandé au Président du Tribunal Administratif de Besançon la désignation d'une Commission d'enquête pour conduire les trois enquêtes demandées par le SMTC.

2.3 - Désignation de la commission d'enquête :

La commission d'enquête a été désignée par décision n° E12000029 / 25 en date du 30 janvier 2012 de Monsieur le Président du Tribunal administratif de Besançon selon la composition suivante :

Président :

M. Jacques BRETON, géomètre-expert et urbaniste en retraite,

Membres titulaires :

M. José FERREIRA, retraité de l'Education Nationale,

M. Henry MONNIEN, Proviseur honoraire.

Membre suppléant :

M. Jean-Louis BERNARD, Ingénieur des travaux publics de l'Etat en retraite.

En cas d'empêchement de M. Jacques BRETON, la présidence de la commission sera assurée par M. José FERREIRA.

Disponibles durant la période considérée, nullement liés directement ou indirectement par le projet et totalement indépendants, nous avons préalablement accepté la mission.

2.4 - Décision préfectorale :

L'arrêté préfectoral n°2012061-0002 en date du 01 mars 2012 et signé, pour le Préfet du Territoire de Belfort et par délégation par le Secrétaire Général, stipule qu'il sera procédé à :

- une enquête sur l'utilité publique de la réalisation des travaux d'aménagement du projet de transport en commun en site propre (TCSP) OPTYMO 2,
- une mise en compatibilité du PLU qu'appelle le projet sur la commune de Belfort,
- une enquête parcellaire en vue de déterminer exactement les terrains à acquérir pour permettre la réalisation du projet.

L'arrêté fixe la durée de la consultation publique à 39 jours pour toutes les enquêtes, du vendredi 6 avril 2012 au 14 mai 2012 inclus. Le siège des enquêtes est fixé à la mairie de Belfort.

2.5 - Concertation préalable :

Le Conseil Syndical du 8 novembre 2010, par délibération, a défini les modalités de la concertation publique préalable, en application de l'article L300-2 du code de l'urbanisme visant à associer le public à l'élaboration du projet de création d'un Transport en Commun en Site Propre. La concertation s'est déroulée du 10 novembre 2010 au 10 janvier 2011 sur la base d'un dossier de concertation disponible dans toutes les mairies du département, auprès de la CCI au siège du SMTC, à l'agence commerciale espace OPTYMO.

En version électronique sur internet par la création d'un blog Optymo2.fr qui permettait de recueillir les commentaires des internautes.

L'affichage urbain réalisé incitait la population à se rendre sur le blog optymo2 pour donner son avis.

Au travers de conférence de presse et des articles parus dans la presse locale et présentation à la radio ainsi que diverses réunions d'information et d'échange. Des dossiers spéciaux ont été publiés dans les principaux magazines institutionnels distribués à tous les foyers concernés ont permis d'informer sur la concertation en cours.

Des bilans des différentes concertations ont été réalisés et approuvés par le conseil syndical du SMTC du 9 février 2011.

3- Pièces présentées à la consultation :

3.1 - élaboration du dossier :

Le dossier élaboré sous la responsabilité du Syndicat Mixte des Transports en Commun a fait appel aux concours suivants :

Equipe de Maître d'œuvre :

B.EJ	Mandataire et bureau d'étude routier
ALFRED PETER	Architecte / Paysagiste
REICHER ET ROBERT & ASSOCIES	Cabinet d'architecture et d'urbanismes
ROLAND RIBI & ASSOCIES	Cabinet d'ingénierie et d'urbanisme
CERYX TRAFIC SYSTEM	Bureau d'études techniques

Bureaux d'études missionnés par la ville de Belfort :

DDSR
Refonte du Plan de Jalonnement de la ville de Belfort: Schéma directeur - Reconstitution des itinéraires - Dimensionnement de chaque ensemble Cartographie
INXIA
Régulation de trafic et Poste central de circulation: Insertion des TC avec priorité - Stratégie de régulation - Maîtrise de la circulation en entrée de ville
ITEM
Circulation et stationnement: Circulation: Schéma d'un Réseau structurant avec hiérarchisation de la voirie Stationnement: Evaluation de l'impact - Parcs relais - Evaluation des besoins par zone - Mode de gestion

3.2 - Composition générale du dossier :

3.2.1 - Dossier présenté par le maître d'ouvrage

Le dossier remis aux membres de la commission d'enquête pour la DUP et la Mise en compatibilité du PLU de la ville de Belfort est composé des pièces A à H (voir ci-après) afférentes à la DUP et à la Mise en conformité du PLU de Belfort, d'un document propre à l'enquête parcellaire ainsi que l'avis de l'autorité départementale et le PV de la réunion concernant la mise en compatibilité du PLU.

La pièce A, intitulée « objet de l'enquête et informations juridiques et administratives » définit l'objet et le type d'enquête ainsi que les textes de référence ; elle situe l'enquête dans le cheminement dans la chaîne des procédures administratives.

La pièce B, correspond au plan de situation permettant de visualiser le tracé du projet dans l'agglomération belfortaine.

La pièce C, « notice explicative » fournit après une brève présentation de la philosophie du SMTC les enjeux du transport tant du département que ceux de l'agglomération. Après une analyse de la situation actuelle des transports sur la ville de Belfort le projet OPTYMO PHASE 2 est abordé en détaillant les 7 secteurs concernés. Des planches graphiques concernant chaque secteur permettent de situer le circuit envisagé.

La pièce D correspond au « plan général des travaux » elle regroupe des plans et des graphiques du projet sur lequel figurent les 7 secteurs et un plan par secteur.

La pièce E présente « les caractéristiques principales des ouvrages » par des plans qui concernent les profils de travers des voiries aménagées ainsi que les mesures qui seront prises en matière de parkings.

La pièce F « appréciation sommaire des dépenses » présente un tableau faisant apparaître le coût total estimé avec répartition en études, acquisitions foncières et travaux.

La pièce G « Dossier d'étude d'impact », document volumineux qui compte 380 pages. Il comporte en son chapitre 2 le résumé non technique qui permet au public, avec la notice explicative (pièce C), un accès plus aisé aux informations nécessaires à la compréhension et à l'analyse du projet.

Un second fascicule comporte « les annexes au dossier d'étude d'impact », il regroupe les documents concernant l'étude phytosanitaire, les arrêtés du Territoire de Belfort relatifs au bruit, le rapport du bureau d'études sur l'air, le rapport d'étude bruit.

La pièce H, « dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Belfort », contient les éléments définissant les modifications à apporter au PLU de la ville de Belfort pour assurer sa compatibilité avec le projet. Après la notice explicative du projet il relate l'objet de la mise en compatibilité et les modifications apportées au règlement, au zonage. Il est complété par 2 annexes.

L'enquête publique porte également une enquête parcellaire et à ce titre est joint un dossier intitulé « **Dossier d'enquête parcellaire** » qui reprend dans une notice explicative les tenants et aboutissants du projet OPTYMO 2 puis un état et un plan parcellaire généraux ainsi qu'un détail complet par secteur des propriétés concernées

3.2.2 - Documents complémentaires :

La préfecture du Territoire de Belfort a joint au dossier remis par le Maître d'ouvrage le document **Avis de l'autorité environnementale** en date du 8 février 2012 et **le procès-verbal de la réunion relative à la mise en compatibilité du PLU** de la ville de Belfort avec le projet de transport en commun OPTYMO 2

4- Préparation de l'enquête :

Le vendredi 9 mars le Président Jacques BRETON a organisé une réunion préparatoire en présence des deux commissaires enquêteurs titulaires – José FERREIRA et Henry MONNIEN – et du suppléant – Jean-Louis BERNARD -. La réunion qui s'est déroulée de 15h0 à 17h00 avait pour objet :

- d'analyser les différentes pièces du dossier et de formuler les remarques qu'elles engendraient.
- de lister les documents complémentaires souhaités à demander au maître d'ouvrage.
- d'arrêter une date de réunion avec le maître d'ouvrage et de préparer cette rencontre.
- d'organiser les six permanences prévues.

5- Présentation du projet par le maître d'ouvrage:

Le vendredi 23 mars les trois commissaires enquêteurs chargés des enquêtes conjointes relatives à l'utilité publique de la réalisation des travaux d'aménagement du projet de transport en commun en site propre (TCSP) – OPTYMO 2, à la mise en compatibilité du PLU qu'appelle le projet sur la commune de Belfort et à l'enquête parcellaire en vue de déterminer exactement les terrains à acquérir pour permettre la réalisation du projet, se sont déplacés à Belfort pour y rencontrer le maître d'ouvrage, en l'occurrence les responsables du SMTC (Syndicat Mixte des transports en commun).

Etaient présents :

- M. Christian PROUST, président du SMTC
- M. Marc ROVIGO, directeur du SMTC
- M. Alain LETAILLEUR, directeur du pôle Prospective, Mobilité, Transport du SMTC
- Mme Charline COUTHERUT, chargée d'études transport au SMTC
- M. David SAUNIER, SODEB (Maitrise d'ouvrage déléguée)
- M. Jonathan BAILLY, BEJ (mandataire du groupement de Maitrise d'œuvre)

COMMISSAIRES ENQUÊTEURS :

- M. Jacques BRETON, Président de la commission d'enquête
- M. José FERREIRA, Titulaire
- M. Henry MONNIEN, Titulaire

En préambule, Jacques BRETON, président de la commission d'enquête remercie le Président et les différents membres présents pour leur présence et leur disponibilité. Il rappelle les objectifs de cette rencontre :

- Explicitation du projet
- Réponses aux questions complémentaires des commissaires enquêteurs.
- Visite des différents sites concernés.

Réunion de travail de 9h30 à 12h30

Le président PROUST expose de façon très détaillée l'historique du projet depuis 2004 et les objectifs visés.

A l'aide de différents supports projetés, sont précisés les points suivants :

- La composition du SMTC et son fonctionnement.
- L'évolution de la fréquentation du réseau de transport en commun de 1994 à 2004.
- Les choix politiques opérés à partir de ce constat.
- Les résultats d'OPTYMO phase 1 qui encouragent et renforcent les choix opérés dans OPTYMO Phase 2.

En 2007, une refonte totale du réseau a été initiée : priorité aux bus par les feux, suppression de la vente des tickets et mise en place du « passe » (carte de bus avec paiement post-utilisation). La vitesse de déplacement des bus est alors passée de 14km/h à 21km/h et le nombre de voyageurs a considérablement augmenté.

Le Président PROUST développe ensuite les objectifs du SMTC et rappelle que « *le droit au transport est le droit des droits* » qui conditionne l'accès à l'emploi, à la formation, au logement, aux loisirs, à la santé, à la culture.

La volonté affirmée est d'avoir un réseau de transport collectif performant qui permette de construire une ville solidaire.

Des objectifs en termes d'environnement et d'accessibilité sont également proposés.

Parmi les choix du SMTC explicités par le Président nous retiendrons :

- Le maintien des tarifs actuels arrêtés en 2007 jusqu'en 2016.
- La multiplication par 3 des surfaces réservées aux bus dans l'hyper centre.
- La volonté de doubler le budget commercial sur les trois années du projet.
- La mise en œuvre d'une fréquence ininterrompue à 5 minutes.
- Le souhait de développer également d'autres services tels que les vélos en libre-service, l'auto partage, mais aussi de proposer des plateaux piétonniers étendus ainsi qu'un pôle d'échange multimodale à la gare.
- Le choix de ne pas pénaliser l'automobile en partageant autrement l'espace public existant.

Les commissaires enquêteurs demandent des explications complémentaires sur différents aspects du projet :

- les modalités et le bilan de la concertation :
 - Une analyse des « retours » nous est présentée.
 - Grand public : 10263 personnes rencontrés et informés.
66% favorables – 13% défavorables – 21% neutres
 - Commerçants : 964 commerçants rencontrés et informés
76% favorables – 15% défavorables – 9% neutres
 - Il nous est également précisé que la CCI est favorable au projet.
- Le Budget et le financement :

En complément des indications figurant dans le dossier initial, nous ont été fournis les éléments que nous avons présentés antérieurement.

Des questions sont encore posées par les commissaires enquêteurs sur les expropriations envisagées et sur les réactions des propriétaires concernés.

Il semble – d'après les réponses apportées – qu'au jour de la réunion la quasi-totalité des difficultés aient été traitées ou sont en voie de traitement favorable.

A la demande des commissaires enquêteurs différents documents complémentaires sont distribués :

- Intégralité du PowerPoint de présentation du projet
- Analyse des retours de la concertation
- Contrat de mobilité durable pour le Territoire de Belfort
- Charte des espaces publics

Les représentants du SMTC complètent la documentation des commissaires enquêteurs en leur remettant :

- une brochure « Transports publics : la révolution douce »
- un dépliant « inventer le présent pour préparer le futur »
- la délibération n°1 du conseil syndical du 04 mai 2011
- 3 cahiers de prescriptions relatifs à :
 - Le dimensionnement
 - Les couleurs et les matériaux
 - Le mobilier urbain

Au terme de cette réunion, constat peut être fait que les différents éléments du dossier ont été présentés et explicités. Les questions ou demandes des commissaires enquêteurs ont reçu réponses et les points encore insuffisamment précis ont été clarifiés.

Visite sur le terrain de 14h00 à 16h00

Mme Charline COUTHERUT, chargée d'études transport au SMTC a accompagné in-situ les trois commissaires enquêteurs sur les zones des 7 secteurs :

- Secteurs 1 et 2 : Zone Gare / Thiers
- Secteurs 3 et 4 : Zone Vieille Ville / République
- Secteurs 5 et 6 : Zone Rabin / Stoltz / As de Carreau
- Secteur 7 : Zone Madrid / Leclerc

Cette visite a permis aux commissaires enquêteurs de mesurer les enjeux du projet et d'identifier les différentes difficultés qui pourraient apparaître au cours de l'enquête. Les lieux concernés par les expropriations ont été identifiés et visualisés.

6- Mesures de publicité :

6.1 - Annonces légales

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

- pour la première parution :

- dans « Aire Urbaine – le Pays » le mercredi 07.03.12 – page 10
- dans « l'Est Républicain » le mardi 13 mars – page Bel 02 (n° 40514 édition de Belfort)

- pour la deuxième parution :

- dans « Aire Urbaine – le Pays » le mardi 10.04.12 – page 22
- dans « l'Est Républicain » le jeudi 12.04.12 – page Bel 02 (n° 40543 édition de Belfort)

Ces parutions respectent les prescriptions de l'arrêté préfectoral.

6.2 - Affichage de l'avis d'enquêtes

L'affichage de l'avis d'enquête a été apposé en mairie et mairie annexe de Belfort ainsi que dans des lieux accueillant du public :

- Siège du SMTC,
- Maison du Peuple,
- Marché Fréry,
- Agence Pôle Liberté,
- Maison de quartier centre-ville,

Le SMTC a fait réaliser des avis de format A3, sous protection plastique, qui ont été affichés, de façon visible de la voie publique, aux arrêts d'autobus de : Caisse d'épargne 1 et 2, République, Carnot, Thiers-Fg Montbéliard, Gare, Madrid et 4 As.

6.3 - Site internet du SMTC

Le site du SMTC fait largement référence au projet OPTYMO 2 ; dès le 4 avril il publiait les dates et horaires des permanences de la commission d'enquête en incitant les citoyens à donner leur avis ; le 5 avril les différentes pièces du dossier étaient mises en ligne et donc téléchargeables par les internautes.

En complément, le site de la ville de Belfort fait une part à OPTYMO 2 dans sa page « Grands projets ».

7- Modalités de consultation du public:

Conformément à l'article 4 de l'arrêté n°2012061-002 de Monsieur le Préfet du Territoire de Belfort, le dossier et les registres d'enquêtes ont été mis à la disposition du public pendant 39 jours, du vendredi 06 avril 2012 au lundi 14 mai 2012 inclus, à la mairie de Belfort aux jours et heures d'ouverture habituels de la mairie. Ainsi chacun a pu prendre connaissance des différentes pièces, consigner ses observations, suggestions et contre-propositions.

Par ailleurs, la commission d'enquête s'est tenue à la disposition du public pour recevoir ses observations à la mairie de Belfort durant les six permanences suivantes :

- Vendredi 06 avril 12 de 9h00 à 12h00
- Samedi 14 avril 12 de 9h00 à 12h00
- Mercredi 18 avril 12 de 14h30 à 17h30
- Jeudi 26 avril 12 de 14h30 à 17h30
- Mercredi 09 mai 12 de 9h00 à 12h00
- Lundi 14 mai 12 de 14h30 à 17h30

7.1 - Permanence du vendredi 06/04/2012

Se sont présentés à cette permanence :

Mme Lucette TISSIER et M. Alain QUILICO – 18 rue Denfert-Rochereau - Belfort

Ils font part de leur hostilité à la réalisation d'un passage piétonnier initialement prévu entre le 18 rue Denfert-Rochereau et le square Géant.

Les membres de la commission d'enquête les informent du renoncement du SMTC à réaliser ce passage. Mme TISSIER et M. QUILICO, satisfaits, ne souhaitent pas consigner d'observation sur le registre.

Observation n°1 DUP - **Mme et M. RIBLET** – 10 rue des Tanneurs – Belfort.

Ils consignent leurs observations dans le registre DUP et déposent un dossier que nous annexons au registre d'enquête et que nous intitulons **ANNEXE.1**.

Mme et M. SABAS – rue du Général Dubail – Belfort.

Venus pour demander des explications complémentaires relatives à l'enquête parcellaire, constatent qu'ils ne sont pas concernés par un problème d'expropriation et ne consignent aucune remarque sur le registre.

Observation n°2 DUP - **M. Jean SIRON** – Vice-Président du SMTC et Président de la RTTB porte ses remarques sur le registre DUP.

7.2 - Permanence du samedi 14/04/2012

A notre arrivée nous constatons que 4 observations ont été écrites sur le registre DUP entre le 06/04/12 et le 14/04/12.

Aucune remarque ne figure sur les deux autres registres Mise en compatibilité du PLU et Enquête parcellaire.

Ces quatre observations ont été formulées par :

Observation n°3 DUP - **M. Dominique SIESS** – 12 rue Lebleu – Belfort

Observation n°4 DUP - **M. Denis SEGURA** – 24 rue Lebleu – Belfort

Observation n°5 DUP - **Mme Ginette LEFEVRE** – 13 avenue du Château d'eau – Belfort

Observation n°6 DUP - **Melle Laetitia PETITPERRIN** (adresse non indiquée)

Se sont présentés à la permanence du 14/04 :

Une délégation des riverains de la rue Denfert-Rochereau composée de 6 personnes et représentant le « collectif Denfert ».

M. Jean-Louis DAGUET – 5 rue Denfert-Rochereau – Belfort

M. Ludovic WALLOIS - 6 rue Denfert-Rochereau – Belfort

Mme Odile et M. Claude CASTELAIN – 6 rue Denfert-Rochereau – Belfort

Mme Jeannine et M. Jacques THOUVIOT – 6 rue Denfert-Rochereau – Belfort

Observation n°7 DUP - La délégation formule oralement ses remarques, consigne ses observations sur le registre DUP et dépose un dossier que nous annexons au registre et que nous intitulons **ANNEXE.2**.

Observation n°8 DUP - **Mme Lydia BOURASSEAU** – 1 C rue des Capucins – Belfort

Qui consigne ses remarques sur le registre DUP.

Observation n°1 – Parcel. - **Mme Marie GUIBARD** – 10 rue des Rosiers – Belfort

Concernée par l'enquête parcellaire et l'expropriation, Mme Guibard remarque que la liste des copropriétaires figurant dans le dossier et relative à la copropriété qu'elle habite n'est pas à jour.

Elle souhaite des informations sur la programmation des travaux et consigne une observation dans le registre Enquête parcellaire.

7.3 - Permanence du mercredi 18/04/2012

A notre arrivée nous constatons qu'aucune observation n'a été écrite sur les 3 registres entre le 04/04/12 et le 18/04/12.

Se sont présentés à cette permanence :

Observation n°9 DUP - **M. Maurice ALTMAN** – 1 rue du Cdt J. Legrand – Belfort (ou 11 bis rue Denfert-Rochereau)

Après avoir exposé les difficultés qu'il pressent dans la rue Denfert-Rochereau, M. Altman consigne ses observations dans le registre DUP.

Observation n°10 DUP - **M. Romain CAFFAREL** – 50 Avenue Jean-Jaurès – Belfort
S'interroge sur les futures stations de bus et rédige des remarques dans le registre DUP.

Mme Liliane SCHIFFMANN – 6 rue Roger Salengro – Belfort

Mme Denise MARCHAL – 4 Avenue André Koechlin – Belfort

Viennent se renseigner sur le projet et la continuité entre Optymo.1 et Optymo.2

Obtenant réponses à leurs interrogations, elles ne souhaitent pas consigner de remarques sur le registre.

Observation n°11 DUP - **Mme Sora LEE-REMOND** – 14 rue du Salbert – 90300 CRAVANCHE
Est préoccupée par la liaison avec Montbéliard, notamment depuis SEVENANS.
Elle rédige ses remarques sur le registre DUP.

7.4 - Permanence du Jeudi 26/04/2012

A notre arrivée nous constatons que 3 observations ont été écrites sur le registre DUP entre le 19/04/12 et le 26/04/12.

Aucune remarque ne figure sur les deux autres registres Mise en compatibilité du PLU et Enquête parcellaire.

Ces trois observations ont été formulées par :

Observation n°12 DUP - **M. Jean-Louis DAGUET** – 5 rue Denfert-Rochereau – Belfort

Observation n°13 DUP - **Mme Marie-Claude FIORINI** (adresse non indiquée)

Observation n°14 DUP - **Mme Michèle GIURQUA** – 10 rue de Prague – Belfort

Se sont présentés à la permanence du 26/04/12 :

Observation n°15 DUP - **Mme Sylvie PEUQUET** – 9 Faubourg de Montbéliard – Belfort

Mme Michèle BUSSIÈRE – 9 Faubourg de Montbéliard - Belfort

Ces deux personnes habitent à l'angle de la rue Denfert-Rochereau et font part de leurs réserves quant aux aménagements prévus dans la rue Denfert-Rochereau. Elles émettent des critiques sur les modalités de la « concertation ».

Elles consignent leurs observations sur le registre DUP.

M. Mathieu CHAPPUIS – 68 rue de Valdoie – Belfort

S'intéresse aux données de trafic proposées dans la pièce G du dossier Annexe 5.

Il ne trouve pas de rapprochement sur la méthode utilisée pour l'étude de trafic en comparant l'annexe 5 et les éléments donnés dans le paragraphe 6.1.5 page 371.

Il précise qu'il déposera ultérieurement un courrier à annexer au registre d'enquête avec ses observations.

Observation n°16 DUP - **Mme Michèle GREF – Présidente de Véloxygène 90**

Dans un premier temps, Mme GREF fait part de ses griefs sur le projet et consigne ses remarques sur le registre DUP.

Dans un deuxième temps, Mme GREF se présente de nouveau à la permanence pour déposer un document complémentaire que nous intégrons au registre et que nous intitulons **ANNEXE.3**

Mme Aurélie VIOT – 4 rue Denfert-Rochereau - Belfort

Concernée à la fois par l'enquête parcellaire et la DUP.

Mme VIOT, très inquiète indique qu'elle n'a pas été mise au courant par le syndic en charge de la gestion de la copropriété.

Elle s'interroge plus particulièrement sur la durée des travaux et sur l'incidence du projet sur la valeur de son bien.

Dans l'attente d'une prochaine réunion prévue avec le SMTC elle ne rédige aucune observation sur les registres.

M. Bernard CLERC – 25 rue Denfert-Rochereau - Belfort

Souhaite vérifier où sont situés les arrêts-minute et les arrêts de bus prévu dans la rue Denfert-Rochereau.

Ne consigne aucune observation sur le registre.

Mme Nadia HOFNUNG – 38 bis Faubourg de Montbéliard - Belfort

S'interroge sur les sens de circulation dans les rues Thiers et Denfert-Rochereau, sur les mesures éventuelles d'isolation des bâtiments et sur les places de stationnement disponibles.

Indique que l'élargissement des trottoirs est, pour elle, une excellente chose.

Fait également part de ses griefs quant à la desserte de la gare TGV et sur le fait que les bus n'entrent pas dans l'enceinte de la gare.

7.5 - Permanence du mercredi 09/05/2012

A notre arrivée nous constatons qu'aucune observation n'a été écrite sur les 3 registres entre le 26/04/12 et le 09/05/12.

S'est présenté à cette permanence :

Observation n°17 DUP - **M. Alain SEID – Président de la CCI du Territoire de Belfort.**

Monsieur le Président remet un dossier que nous nommons **ANNEXE 4** et que nous intégrons au registre d'enquête DUP.

En résumé du document, M. SEID indique qu'OPTYMO phase 2 est un atout pour conforter et articuler le commerce belfortain. Le projet est jugé intéressant et de bonne opportunité.

7.6 - Permanence du lundi 14/05/2012

A notre arrivée nous constatons que 2 observations ont été écrites sur le registre DUP entre le 09/05/12 et le 14/05/12.

Aucune remarque ne figure sur les deux autres registres Mise en compatibilité du PLU et Enquête parcellaire.

Ces deux observations ont été formulées par :

Observation n°18 DUP - **M. Christian CODDET** – Maire Adjoint – GIROMAGNY

Observation n°19 DUP - **M. Claude DE BARROS** – 8 rue Scheurer-Kestner – BELFORT

Observation n°20 DUP Nous relevons également un courrier adressé au Président de la Commission d'enquête.

Le Président ouvre ce courrier qui émane de l'association « TERRITOIRE DE BELFORT NATURE ET ENVIRONNEMENT » que nous annexons au registre DUP et que nous nommons **ANNEXE 5**.

Se sont présentés à cette permanence

M. Günter PAHLOW – 4 rue Georges Clémenceau - BELFORT.

Il est concerné par l'expropriation dans sa copropriété et fait part d'un manque d'information. Il précise que l'assemblée générale ordinaire de la copropriété se réunira le 20 mai prochain et que l'ordre du jour ne prévoit qu'une information sur l'expropriation. Aucun plan, aucun document n'a été communiqué aux copropriétaires.

M. PAHLOW ne porte pas d'observation sur le registre « enquête parcellaire »

Observation n°21 DUP - **Mme Delphine MENTRE** – 1 Avenue Foch – BELFORT

S'interroge sur le positionnement des arrêts de bus et sur l'accès aux riverains. Elle remet une pétition des riverains de l'avenue Foch que nous joignons au registre et que nous nommons **ANNEXE 6**

Observation n°22 DUP - **Mme Anny BAESLE** – 16 rue Thiers – BELFORT

S'interroge sur l'existence de places « handicapés » rue Thiers et remet un document que nous nommons **ANNEXE 7** et que nous joignons au registre.

Observation n°23 DUP - **Mme Catherine LECORNEY** – pour sa mère empêchée,

Mme Yvonne BOUSEK – 18 rue Denfert Rochereau - BELFORT

Remet un document que nous joignons au registre et que nous nommons **ANNEXE 8**.

Observation n°24 DUP - **M. Mathieu CHAPPUIS**

Dépose au nom de la FFM 90 (Fédération Française des Motards en Colère) un courrier signé de M. DAGUET – Secrétaire – que nous joignons au registre et que nous nommons **ANNEXE 9**.

Observation n°25 DUP - M. Bertrand CHEVALIER – Adjoint au Maire de Belfort

Chargé de la circulation et du stationnement, M. Chevalier consigne une observation sur le registre DUP. Il est particulièrement favorable au projet.

7.7 - Réception du public par la commission d'enquête

Durant toute la durée des enquêtes, **45 personnes se sont déplacées** pour consulter les dossiers ou rencontrer les membres de la commission d'enquête.

Ce constat ne tient pas compte de toutes les personnes venues consulter les dossiers d'enquêtes - hors permanences - sans inscrire d'observations sur les registres.

Différents représentants de collectifs se sont déplacés qui représentent plusieurs centaines de personnes.

7.8 – Bilan comptable des observations, documents remis et courriers :

26 observations ont été portées sur les registres : 25 sur le registre « DUP », 1 sur le registre « enquête parcellaire ».

Aucune observation n'a été rédigée sur le registre « mise en compatibilité du PLU ».

Un courrier a été adressé au Président de la commission d'enquête et 8 documents remis lors des permanences. Ce sont donc 9 Annexes qui seront ensuite analysées.

7.9 - Réunion publique :

Nous n'avons reçu aucune demande pour organiser une telle réunion durant la période de consultation du public.

Néanmoins, la commission d'enquête a examiné l'opportunité et l'intérêt de décider et de demander la mise en œuvre d'une telle réunion. Vu l'absence de sollicitation ainsi que l'exhaustivité et la lisibilité du dossier, la commission d'enquête n'a jugé ni utile ni nécessaire d'en préconiser l'organisation et, par voie de conséquence, de prolonger la durée de l'enquête.

8- Formalités de clôture des enquêtes :

Le lundi 14 mai 2012, à 17h30, terme des trois enquêtes conjointes, Monsieur le Maire de Belfort a clos les trois registres d'enquête en présence des trois commissaires-enquêteurs.

Les registres d'enquêtes et les dossiers avec leurs différentes pièces ont été remis en mains propres le jour même à M. le Président de la Commission d'enquête.

9- Conclusion partielle :

Les enquêtes publiques se sont déroulées conformément à l'arrêté de Monsieur le Préfet du Territoire de Belfort n° 2012061-0002 du 1^{er} mars 2012.

Le dossier mis à disposition du public était complet et explicite.

La pièce C du dossier dite « **notice explicative** » permettait une approche du projet plus accessible à un public peu averti ou disposant d'un temps restreint pour la consultation de l'ensemble des documents plus techniques.

Les documents proposés nombreux, détaillés et denses permettaient d'appréhender et de comprendre les évolutions souhaitées.

Les obligations réglementaires quant à l'information sur le projet de Transport en Commun en Site Propre ont été respectées.

Les horaires d'ouverture de la mairie et les six permanences de la commission d'enquête ont largement permis au public de se renseigner et de s'exprimer.

La consultation a offert une liberté d'information et d'expression indéniable.

Toutefois, comme il est constaté dans beaucoup d'enquêtes où les diverses pièces du dossier constituent un ensemble très important, une partie du public nous a fait observer que la lecture du dossier ou sa consultation sur Internet s'avérait complexe, laborieuse et souvent trop technique.

La présence très fréquente de l'ensemble de la commission a contribué néanmoins à porter le maximum d'attention en direction des personnes soulevant ce genre de difficultés.

Pour pallier les défauts de lecture ou de compréhension du dossier, les membres de la commission se sont ingéniés à analyser de façon approfondie les propos et demandes de leurs interlocuteurs, y compris les demandes d'éclaircissement ou d'explications sans dépôt d'observation.

Par ailleurs, la commission d'enquête a pu bénéficier de la part des principaux responsables et de leurs collaborateurs en charge du projet d'une attention particulière dans le soin apporté à la qualité des réponses à nos questionnements.

Le déroulement des opérations n'a été entaché par aucun incident ou dysfonctionnement.

A l'issue des enquêtes, nous pouvons estimer que la consultation s'est tenue dans de bonnes conditions d'organisation et le public a eu toute latitude pour connaître les dossiers et formuler ses observations.

Fait à Besançon le 13 juin 2012,

José FERREIRA

Membre de la commission d'enquête

Henry MONNIEN

Membre de la commission d'enquête

Jacques BRETON,

Président de la commission d'enquête