

Département de la Vienne
Arrondissement de POITIERS
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION
- GRAND POITIERS

RAPPORT D'ENQUÊTES PUBLIQUES CONJOINTES

PORTANT
DECONSTRUCTION DE LA PASSERELLE DES ROCS
ET SON REMPLACEMENT PAR UN VIADUC
ACCUEILLANT UN SITE PROPRE D'AUTOBUS
ET UNE STATION D'ARRET AU DROIT DU POLE
MULTIMODAL,

SUR LA COMMUNE DE POITIERS

Enquête conduite par Claude DAMOY
du 14 juin au 18 juillet 2011

REFERENCE : - Arrêté du président de la communauté d'agglomération - Grand Poitiers,
en date du 30 mai 2011.

DESTINATAIRES : - Monsieur le Président du Tribunal Administratif, **à POITIERS**
- Monsieur le Président de la communauté d'agglomération Grand Poitiers

SOMMAIRE

RAPPORT D' ENQUETE : 1è partie

I/ CHAMP DE L'ENQUETE PUBLIQUE, DOSSIER ET PROCEDURE

- 1-1/ Préambule
- 1-2/ Références
- 1-3/ Contenu du dossier et de ses annexes

II/ L'ENQUETE

- 2-1/ Mise en place et modalités de la procédure d'enquête
- 2-2/ Déroulement de l'enquête
- 2-3/ Concertation préalable
- 2-4/ Information effective du public
- 2-5/ Observations recueillies au cours de l'enquête

RAPPORT D' ENQUETE : 2è partie

A/ ANALYSE DU DOSSIER ET CONTENU DU PROJET DE VIADUC POUR MODES DE TRANSPORTS DOUX

- A-1/ Origine du projet
- A-2/ Le projet de viaduc accueillant un site propre d'autobus et une station d'arrêt.
- A-3/ L'étude d'impact
 - a 31/ Etat initial de l'environnement.
 - a 32/ Principaux effets du projet sur l'environnement.
 - a 33/ Mesures envisagées pour limiter, réduire ou supprimer les effets du projet.
- A-4/ Principales observations de l'autorité environnementale sur l'étude d'impact.
 - a 41/ Contexte et enjeux du projet.
 - a 42/ Qualité de l'étude.
- A-5/ Réponses du maître d'ouvrage.
- A-6/ Permis d'aménager.
- A-7/ Climat général de l'enquête. Propositions du public.

B/ REPONSES AUX OBSERVATIONS FORMULEES

CONCLUSIONS MOTIVEES

Les pièces annexes sont placées à la suite du présent rapport d'enquête de type Bouchardeau, considéré comme rapport principal.

RAPPORT D' ENQUETE :

1^{ère} PARTIE

I/ CHAMP DE L'ENQUETE PUBLIQUE, DOSSIER ET PROCEDURE

1-1/ Préambule

L'enquête publique conjointe porte sur les aménagements relatifs à la déconstruction de la passerelle des Rocs et à l'édification du viaduc des Rocs, nouvel ouvrage qui sera le support d'un site propre d'autobus, dans le cadre de la modernisation du réseau de transports en commun. L'ouvrage accueillera également une piste cyclable, un trottoir et une station d'arrêt, au droit de la passerelle d'accès au parking Toumaï et au centre multimodal.

1-2/ Références

Décision du Président du Tribunal administratif de Poitiers n° E11000080 / 86 du 14 avril 2011.

Code de l'environnement et notamment :

- Articles L.122-1 et suivants relatifs à la protection de la nature et aux études d'impact ;
- article L.124-1, articles R.123-6 et suivants ;

Code de l'urbanisme et notamment :

- Articles L.300-1, R.124-6, R.122-11-2.

Code général des collectivités territoriales.

Délibérations du conseil de communauté d'agglomération - Grand Poitiers en dates des 2 juillet 2009 (lancement de l'opération); 25 septembre 2009 (lancement de la concertation préalable) ; 12 juillet 2010 (transfert de la passerelle de la ville à la communauté d'agglomération - Grand Poitiers) ; 6 mai 2011 (bilan de la concertation et autorisation de lancement des enquêtes publiques).

L'enquête est mise en œuvre par arrêté du président de la communauté d'agglomération Grand Poitiers en date du 30 mai 2011.

1-3/ Contenu du dossier soumis à l'enquête et de ses annexes

Document 1.

Pièce 1. Objet de l'enquête;

Pièce 2. Plan de situation;

Pièce 3. Notice explicative;

Pièce 4. Plans généraux des travaux;

Pièce 5. Caractéristiques principales de l'opération;

Pièce 6. Appréciation sommaire des dépenses;

Pièce 7. Résumé non technique de l'étude d'impact environnementale;

Pièce 8 .Avis de l'autorité environnementale sur l'étude d'impact;

Pièce 9. Réponse du maître d'ouvrage à l'avis de l'autorité environnementale.

Annexes :

Plans généraux. Plan de situation ;
Superposition du nouveau viaduc avec la passerelle existante ;
Plans généraux - élévation, coupe ;
Plan dessus, plan dessous, appuis, fondations ;
plan d'aménagement parking La Poste et Boivre, pile 2 ;
Accès parking Toumaï ;
Parking du Grand Cerf, culée 5 ;
Détails tablier - coupe courante, coupe station BHNS.
Dossier de demande de permis d'aménager - mai 2011.

Annexes :

A1. Etude d'impact environnementale complète ;
A2. Décision du président du Tribunal Administratif désignant les commissaires enquêteurs ;
A3. Arrêté communautaire prescrivant les enquêtes publiques conjointes ;
A4. Publication de l'avis dans la presse le 27 mai 2011 ;
A5. Publication de l'avis dans la presse le 17 juin 2011 (à partir de cette date);
A6. Délibération du 2 juillet 2009 ;
A7. Délibération du 25 septembre 2009 - lancement de l'opération ;
A8. Délibération du 12 juillet 2010 - transfert de la passerelle à Grand Poitiers ;
A9. Délibération du 6 mai 2011 - bilan de la concertation ;
A10. Délibération du 6 mai 2011 lancement des enquêtes publiques conjointes ;
A11. Calendrier prévisionnel et détaillé des travaux.

II/ ORGANISATION DE L' ENQUETE

2-1/ Mise en place et modalités de la procédure

Une délibération, prise à Poitiers le 6 mai 2011, fixait les modalités de concertation et autorisait le président à accomplir les formalités relatives à l'enquête.

Par lettre en date du 14 avril 2011, le président du tribunal administratif a transmis la décision désignant Claude Damoy en qualité de commissaire enquêteur et Louis Caudron commissaire enquêteur suppléant.

Par délibération en date du 6 mai 2011, le conseil d'agglomération - Grand Poitiers a décidé de lancer la procédure d'enquêtes conjointes.

L'arrêté communautaire fixant les modalités de la procédure a été pris le 30 mai 2011 Les permanences du commissaire enquêteur ont été tenues à l'hôtel de ville de Poitiers aux dates et heures fixées, soit :

- mardi 14 juin de 14 à 17 h ;
- samedi 2 juillet de 9 à 17 h ;
- Lundi 18 juillet de 14 h 30 à 17 h 30.

A l'issue de sa mission, le commissaire enquêteur atteste les opérations suivantes :

Un avis d'ouverture d'enquête concernant le projet précité a bien été inséré dans deux quotidiens diffusés dans le département de la Vienne :

- « La Nouvelle République du Centre-ouest », édition de la Vienne,
- "Centre Presse, quotidien de la Vienne, tous deux datés du vendredi 27 mai 2011.
- Ces publications ont été renouvelées dans les huit jours suivant l'ouverture d'enquête, soit le vendredi 17 juin 2011 dans les deux quotidiens.

La copie du certificat d'affichage établi par le maire de Poitiers atteste la réalité de l'affichage. Le commissaire enquêteur a constaté cette formalité, par deux fois, les mardi 14 juin et lundi 18 juillet 2011.

Conformément à l'article 7 de l'arrêté, les formalités de clôture ont été effectuées par le commissaire enquêteur au terme des enquêtes publiques conjointes.

2-2/ Déroulement de l'enquête.

Les enquêtes conjointes se sont déroulées conformément aux dispositions réglementaires. Les pièces du dossier ainsi que le registre d'enquête publique à feuillets non mobiles, cotés et paraphés par le commissaire enquêteur avant l'ouverture de l'enquête, ont été déposés et tenus à la disposition du public en mairie de Poitiers, pendant trente cinq jours consécutifs, du mardi 14 juin, au lundi 18 juillet 2011 inclus, afin que chacun puisse en prendre connaissance aux heures d'ouverture des bureaux. Ces dispositions visaient à ce que chacun soit en mesure de consigner, le cas échéant, les observations qu'il souhaitait apporter à l'enquête au moyen du registre d'enquête ou par correspondance adressée au commissaire enquêteur en mairie de Poitiers. L'adresse électronique, ouverte pour l'occasion, n'a recueilli aucune observation sous forme de courriel.

Le commissaire enquêteur s'est tenu à la disposition du public :

- mardi 14 juin, de 14 à 17 h ;
- samedi 2 juillet de 9 h à 12 h ;
- lundi 18 juillet de 14 h 30 à 17 h 30.

A l'issue de l'enquête, l'ensemble des dossiers a été remis au commissaire enquêteur par Monsieur Tranchant, ingénieur à la direction générale des services, chargé de mission Coeur d'agglomération - viaduc des Rocs.

Les registres d'enquêtes conjointes ont été clos par le commissaire enquêteur. Aucun incident ne s'est produit dans la période d'enquête et aucune observation n'a été portée à la connaissance du commissaire enquêteur, quant à la régularité des opérations.

2-3/ Concertation préalable.

Le bilan de la concertation préalable a été dressé par le conseil communautaire du 6 mai 2011. Aucune observation n'a été portée au registre, aucun courriel n'a été reçu. Le comité d'action de Poitiers ouest (CAPO) a demandé par lettre :

- un accès au parking Toumaï depuis l'avenue de Nantes par le viaduc, pour désengorger le quartier de la gare ;
- le double sens de circulation, rue de la Roche, en interdisant le stationnement en partie haute ; l'étude de circulation des bus avenue de Nantes (descente) et rue de la Roche (sens montant).

Réunions publiques :

19 avril 2010. Présentation du programme du viaduc. Le public paraît réagir favorablement et demande des précisions sur des points techniques, sur les circulations et les carrefours d'about, le BHNS, les déplacements rue de la Roche et la gratuité de la navette.

31 Janvier 2011. Présentation de l'avant-projet de GTM Bretagne. Réaction jugée favorable du public, qui reprend les thèmes déjà évoqués le 19 avril 2010.

Le CAPO réitère ses demandes formulées dans sa lettre du 26 janvier 2011. Le président précise que toute circulation de véhicules particuliers sera interdite sur l'ouvrage, y compris pour l'accès au parking Toumaï. Les autres points seront étudiés par les services. Le mouvement "Les Verts" intervient par la voix de Robert Rochaud pour dire son avis favorable au tramway et estimer que le BHNS est un bon compromis. Il émet une priorité différente pour ce moyen, en privilégiant la ligne CHU-Campus vers la gare, par le

faubourg du Pont-Neuf et note que la ligne de Chasseneuil-du-Poitou possède une possibilité de site propre par la solution d'un tram-train.
Il est estimé que les observations ne portent pas directement sur la déconstruction de la passerelle et la construction du viaduc.

2-4/ Information effective du public.

Le public ne s'est pas mobilisé dans la période des enquêtes publiques. Pourtant l'information a été diverse et complète : avis d'ouverture des enquêtes, affichage en mairie et sur les lieux, information sur le site de Grand - Poitiers. Une adresse mail a été mise à disposition du public pour faciliter l'expression d'observations. Ces moyens, qui vont au-delà des prescriptions réglementaires, n'ont pas permis de mobiliser la participation des citoyens au débat proposé. Les cinq visiteurs avec lesquels le rédacteur s'est entretenu ont concentré leur intérêt sur le projet de construction du viaduc et sur les services qu'il offrira à terme. Les principales préoccupations exprimées portent sur l'accès à certains immeubles en phase chantier et sur la sécurité des futurs usagers.

2-5/ Observations recueillies au cours de l'enquête.

4 (quatre) observations formulées par le public ont été portées au registre d'enquête. Un visiteur est venu s'informer sur le dossier le 2 juillet. Il n'a pas porté d'observation écrite.

Fait à Messemé, Vienne, le 14 août 2011.

Claude DAMOY, commissaire enquêteur,

RAPPORT D' ENQUETE : 2è Partie.

A/ ANALYSE DU DOSSIER ET CONTENU DU PROJET DE VIADUC POUR MODES DE TRANSPORTS DOUX.

A-1/ Origines du projet

En 1993, le district de Poitiers, ancien établissement public de coopération intercommunale, a réalisé une étude structurelle sur la capacité portante de la passerelle et son aptitude à recevoir un mode de transport collectif. L'étude concluait que seules des navettes à empattement limité à l'espacement des poutres pourraient y circuler. Ce dossier n'a pas connu de suites.

En 2008, l'inspection détaillée a révélé une dégradation des bétons, une rupture localisée de la précontrainte transversale dans le hourdis et une perte de portance des appuis. En 2009, des filets de protection ont été installés pour limiter les chutes de débris. Pour réparer et pérenniser l'ouvrage pour une durée de 20 ans, un programme de travaux de réhabilitation et d'amélioration a été estimé à 5 millions d'€ H.T. (le remplacement à l'identique étant estimé à 12 millions d'€ H.T.)

Par délibération du 2 juillet 2009, Grand Poitiers décidait de remplacer la passerelle par un viaduc. Le conseil communautaire lançait, le 25 septembre 2009, une phase de consultation préalable (art. L.300-2 et R.300-1 du code de l'urbanisme).

Le 6 mai 2011, le bilan en était dressé en conseil communautaire, dans les termes indiqués au paragraphe 2-3 de la première partie de ce rapport.

A-2/ Le projet de viaduc accueillant un site propre d'autobus et une station d'arrêt au droit du pôle multimodal

Grand Poitiers a décidé de se doter à terme de trois lignes de transports en commun à haute qualité de service (BHNS), sur 48 km, caractérisées par :

- un maximum de circulations en sites propres pour des vitesses rapides ;
- des fréquences de passage élevées ;
- du matériel moderne.

La ligne A Futuroscope - CHU-Campus empruntera le viaduc, contribuant à développer la multimodalité du site.

Franchissant une brèche de 310 m, entre l'avenue de Nantes (niveau 86 m) il atteindra le boulevard Solférino à la cote 94,85 m. Légèrement courbe en plan, il comportera du nord au sud, une piste cyclable de 3m, une chaussée de bus de 7m et un trottoir de 3 m. (caractéristiques détaillées en pièce 5).

Le coût de l'ouvrage, prévu pour une durée de vie de 100 ans est de 24.750.000 € HT valeur de mai 2010. Il a des caractéristiques pouvant évoluer vers l'accueil d'un tramway sur pneus.

A-3/ L'étude d'impact

Le projet, non soumis à déclaration d'utilité publique, s'inscrit dans un ensemble plus global des déplacements dans l'agglomération, en favorisant les modes alternatifs à l'automobile.

a 31/ Etat initial de l'environnement

L'aire d'étude, circonscrite au quartier de la gare, n'y est pas limitée, mais constitue un milieu majoritairement urbain. Le secteur géologique est exposé au risque de mouvements de terrain (présence de Karsts) et à de possibles inondations de la vallée de la Boivre.

Le milieu ne comporte aucune zone naturelle. Deux espèces invasives sont signalées : l'ambrosie (sur la Boivre) et le Sumac de Virginie (espace boisé classé, qui sera partiellement déclassé, sur le coteau est).

Au plan humain, la population est dynamique (+ 5 à 6 %) et le bassin d'emploi a cru de 14,4% de 1999 à 2006, avec une dominante tertiaire.

Le projet d'aménagement et de développement durable du PLU de Grand Poitiers met en avant 3 orientations : le renouvellement urbain, le patrimoine et la biodiversité. La "ville aux cent clochers" possède un périmètre de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV) entre Boivre et Clain (plateau).

a 32/ Principaux effets du projet sur l'environnement

Le chantier, projeté sur 25 mois, aura sa base de travaux sur les parkings de la Poste et sous passerelle. 78 nuits de la période de travaux seront ouvrées.

Les effets temporaires toucheront le milieu physique (risques accidentels). Durant toute la durée du chantier, le paysage, les déplacements doux seront touchés (la liaison sera suspendue entre l'ouest et le centre durant deux ans), tout comme la circulation générale. Des nuisances sonores et des vibrations pourront affecter la santé et la sécurité.

Des effets permanents peuvent affecter la ressource en eau (pollution) et l'écoulement de la Boivre, occupée par une pile du viaduc. Les risques de mouvements de terrains sur les remblais sont limités, en raison de l'utilisation de micropieux.

Le milieu naturel sera principalement impacté par l'ombre portée de l'ouvrage, qui ne devrait pas avoir d'effet sur la ressource en eau (déclaration au titre de la loi sur l'eau). Parmi les effets bénéfiques, citons la faveur pour les transports alternatifs et une économie de 206 g de CO₂ par véhicule kilomètre transféré à terme (soit 412 tonnes de CO₂/ an en 2015).

A 33/ Mesures envisagées pour limiter, réduire ou supprimer les effets du projet.

Ces mesures, prévues dans le marché sont à charge du titulaire. Ce dernier veillera à les mettre en place pour limiter les poussières, permettre l'écoulement des eaux de la Boivre, dont la rive gauche sera réaménagée à l'issue du chantier, maintenir la voirie et respecter les seuils acoustiques.

A-4/ Principales observations de l'autorité environnementale sur l'étude d'impact.

Le Préfet de région Poitou-Charentes, autorité compétente en matière d'environnement, a émis un avis, en vertu du décret n° 2009-496 du 30 avril 2009, sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont il est tenu compte des préoccupations environnementales dans le projet. Il vise à éclairer le public sur ces questions.

Le projet de viaduc s'inscrit dans le cadre de la requalification urbaine de l'agglomération, avec amélioration du réseau de transports en commun, actuellement contraint dans le quartier de la gare. La communauté d'agglomération souhaite élargir l'usage du futur viaduc au passage des autobus, que ne permet pas la capacité portante de la passerelle, avec pour objectif de donner aux transports en commun un véritable avantage en matière de circulation.

Les principaux enjeux du projet sont :

- en phase travaux (25 mois, dont 78 nuits) : le bruit, les effets sur le stationnement et le trafic routier ;

- en période fonctionnelle : l'insertion paysagère et les déplacements.

L'étude d'impact permet de comprendre les enjeux principaux du projet et les mesures proposées pour la réduction d'impact. Bien que manquant parfois de précisions et d'illustrations, en particulier en matière d'insertion paysagère, elle est proportionnée aux enjeux environnementaux du site.

Les enjeux environnementaux et paysagers sont bien identifiés et pris en compte dans la conception du projet, qui s'inscrit dans un plan visant à diminuer le trafic en ville et ses nuisances et qui contribuera à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. L'annexe détaillée mentionne les précisions pouvant parfaire l'analyse du projet et sa pleine appréhension par le public.

a 41/ Contexte et enjeux du projet

Dans le cadre de l'opération de renouvellement urbain (ORU) lancée en 2002 par la communauté d'agglomération, Poitiers s'est engagée dans un programme d'aménagement, comportant des axes majeurs pour structurer l'agglomération et optimiser les déplacements. Le quartier de la gare a été restructuré autour du centre d'affaires et de conférences de l'espace Toumaï et du pôle multimodal, pour faciliter les pratiques intermodales et améliorer le réseau de transports en commun. Le viaduc contribuera à la mise en place d'un réseau en site propre (TCSP), lui donnant un véritable avantage sur le véhicule individuel.

a 42/ Qualité de l'étude

Elle comprend les chapitres exigés par le code de l'environnement et couvre les thèmes requis. Proportionnée aux enjeux identifiés, elle aurait mérité que les enjeux paysagers bénéficient d'analyses plus fines.

L'analyse des méthodes se contente de citer les organismes consultés et les données ou guides utilisés. Certaines méthodes auraient dû être explicitées.

Le chapitre 6 (page 67 et suivantes) devrait regrouper les difficultés éventuelles de nature technique ou scientifique rencontrées, dont certaines apparaissent au fil du dossier (cumul des impacts chantier "viaduc" et "coeur d'agglomération" p 47, monétarisation de certains gains induits par le projet, p 64).

Aire d'étude environnementale. Il est pertinent de la présenter, mais il conviendrait :

- d'indiquer en quoi elle permet d'appréhender les particularités topographiques, les enjeux paysagers et les problèmes de circulation ;
- de préciser pourquoi une aire unique d'étude est retenue. En particulier, pour chaque thème, une aire d'étude doit pouvoir être justifiée, au sein de laquelle seront examinées les caractéristiques de l'état initial et où seront analysés les effets directs et indirects du projet. Chaque thème n'étant pas étudié avec la même précision, il peut être utile de définir plusieurs aires selon les thématiques, la réalité du terrain et les caractéristiques du projet. On peut ainsi déterminer des zones d'influence et avoir :
 - une zone d'étude éloignée (englobant tous les impacts potentiels) ;
 - une aire intermédiaire (zone de composition paysagère utile) ;
 - une aire d'étude immédiate (analyse fine des emprises).

Relief et topographie: une vue en coupe nord-ouest / sud-est illustrerait mieux le contexte du quartier de la gare et les enjeux en termes d'insertion paysagère.

Paysages (pp. 29 et suivantes): analyse à développer de la passerelle vers les différents sites et des sites vers le quartier de la gare.

Analyse des effets du projet sur l'environnement.

Les impacts temporaires et permanents du projet doivent être localisés sur des cartes (zone de circulation d'engins, suppressions temporaires d'aires ou axes, points d'émissions sonores et périmètres de nuisances).

Le planning des travaux manque de lisibilité.

Effets temporaires sur le milieu humain : être plus précis sur les difficultés d'accès aux immeubles ;

défaut d'évaluation des niveaux sonores, en particulier durant les 78 nuits. Il est proposé de généraliser l'usage des cloisons anti-bruit amovibles.

Effets permanents sur le patrimoine et les paysages : l'étude manque de photomontages permettant d'apprécier l'insertion du projet, de jour et de nuit. Les effets sur les sites classés et inscrits des P. 34 et 35 ne sont pas décrits.

Mesures pour supprimer, réduire et compenser les impacts sur l'environnement.

Il convient d'aborder dans l'ordre les mesures pour supprimer, pour réduire, puis pour compenser les effets résiduels.

La classification du tableau de synthèse des mesures p 58 est jugée parfois contestable.

Déplacements en phase travaux : le circuit des déviations doit être précisé, ainsi que leur adaptation aux personnes à mobilité réduite.

Milieu humain : Prévoir un affichage à jour des travaux à venir, des effets pressentis et des mesures prévues.

Préciser les conditions de recueil et de centralisation des observations des riverains durant le chantier.

Espaces verts : choix d'essences les moins allergènes.

Paysages : un photomontage des éclairages discrets de l'ouvrage est demandé.

L'analyse des coûts de pollutions et nuisances est peu convaincante.

Avantages socio-économiques pour les tiers, p 64 : pourrait intégrer le bruit.

Résumé non technique. Clair et pédagogique, il pourrait être plus précis et illustratif.

En conclusion : l'étude d'impact permet de comprendre les enjeux principaux du projet et les mesures de réduction d'impact proposées tant en phase travaux qu'en fonctionnement.

Elle est proportionnée aux enjeux environnementaux du site même si elle manque parfois de précisions et d'illustrations (insertion paysagère notamment).

Analyse de la prise en compte de l'environnement dans le projet

Les enjeux environnementaux et paysagers sont bien identifiés et pris en compte dans la conception du projet, qui a en propre des justifications environnementales. Des précisions auraient parfois permis de mieux valoriser les efforts et intentions du porteur de projet. Concernant les émissions sonores, il serait pertinent de mettre en oeuvre les mesures de réduction envisagées par les cloisons anti-bruit amovibles, de manière préventive.

Conclusion générale : Sous réserve de mise en place effective des mesures proposées, l'étude d'impact est satisfaisante et le projet prend suffisamment en compte les enjeux environnementaux.

A-5/ Réponses du maître d'ouvrage.

La communauté d'agglomération - Grand Poitiers a décidé de présenter, dans le dossier de la présente enquête, ses éléments de réponse concernant la déconstruction de la passerelle et l'édification du futur viaduc des Rocs. Les 13 (treize) éléments de réponses ci-dessous concernent la seule enquête relative aux opérations de déconstruction et construction. Le résumé des éléments concernant le déclassement figure dans le rapport de l'enquête conjointe de déclassement de voirie.

1/ Eléments permettant d'appréhender les enjeux paysagers et l'insertion de l'ouvrage de jour comme de nuit.

Le maître d'ouvrage a inséré quatre photomontages permettant de préfigurer l'insertion de l'ouvrage.

2/ Analyse de site en complément du § 5.1 de l'étude d'impact.

21/ Centre ville attenante au quartier gare :

- Au sud, les coteaux de Saint-Hilaire. Constructions alignées sur rue. Jardins et cours en arrière avec un continuum arboré préfecture, couvent du Sacré-Coeur et résidences privées.

Dans l'axe, le théâtre auditorium et le square des coloniaux, lien visuel entre ville historique et vallée de la Boivre.

- Au nord, coteaux laissent place aux quartiers de la Porte de Paris et Montierneuf. Au loin, les Couronneries.

22/ Coteaux ouest autour du promontoire.

- Au Nord le quartier des Rocs, surmontant les hautes falaises de la vallée de la Boivre (seconde moitié 20^e s.).

Dans l'axe, quartier de la Roche (19^e s.).

Au sud, les faubourgs de Montmidi (maisons individuelles et petit collectif).

23/ Urbanisation de la gare. Fin 19^e s. la gare occupe la vallée marécageuse.

Le quartier s'organise de part et d'autre du boulevard du Grand Cerf.

2007, aménagement du parvis de la gare.

24/ Vallée de la Boivre : mince corridor vert entre les voies et les infrastructures diverses.

Vallée conciliant une dimension paysagère, semi-naturelle et urbaine.

3/ Calendrier des travaux peu lisible.

La pièce a été agrandie au format A0.

4/ Accès des riverains aux immeubles.

Assuré de façon quasi permanente, il sera interrompu lors de la dépose de la travée surplombant le 63, boulevard du Grand Cerf (une nuit).

5/ Précisions sur les circuits de déviation cyclistes et piétons.

Les fonctions de desserte de l'ouvrage seront suspendues du 1^{er} janvier 2012 au 31 décembre 2013, soit deux ans.

a/ Piétons : ils emprunteront la navette d'une extrémité de l'ancien ouvrage à l'autre, ou pourront emprunter la passerelle Maillouchon.

b/ les personnes à mobilité réduite (PMR) utiliseront les services spécialisés existants (Vitalis et GIHP)

C/ Cyclistes : soit par la navette si elle permet cette fonction pour les seuls vélos, soit par la passerelle Maillouchon équipée de glissières.

6/ Informations aux riverains et usagers en phase chantier

Des panneaux seront installés aux abords du chantier pour indiquer les phases successives, les gênes pressenties vis à vis de la circulation et les mesures adaptées. Le site de Grand Poitiers reprendra ces informations.

Les usagers communiqueront avec les services par le numéro vert 0 800 88 11 39, l'adresse courriel : pictavie@mairie-poitiers.fr ou l'application I - Phone "Poitiers".

7/ Mesures en phase chantier pour limiter les nuisances sonores

Mise en place d'écrans anti-bruit sur les engins les plus bruyants à titre préventif.

8/ Précisions sur les aménagements paysagers, futurs espaces verts

Choix d'espèces endémiques de la région, par nature dépourvues d'allergènes.

9/ Précisions sur les méthodes utilisées et les difficultés rencontrées pour l'étude d'impact.

- Difficultés techniques, concernant l'évaluation des impacts cumulés des chantiers viaduc et du coeur d'agglomération.

L'étude a décrit la valeur relative (le type) des effets temporaires sur le milieu humain et socio-économique et non la valeur absolue, difficilement mesurable.

- Difficultés scientifiques, concernant la monétarisation de gains induits par le projet (temps, déplacements, consommation d'énergie).

10 Précisions sur l'aire d'étude choisie

Il s'agit de l'aire d'étude principale, qui délimite techniquement le projet. Elle a été adaptée à chaque thème.

11/ Précisions sur les bruits de chantier

L'étude a été écrite en privilégiant les mesures de prévention possibles, sans quantifier les niveaux sonores : choix pragmatique et opérationnel.

Référence au guide SETRA (mai 2008), traitant de l'internalisation du coût des nuisances sonores. Intérêt de "piéger" le bruit à la source.

12/ Précisions sur les effets du projet sur les sites inscrits et classés.

Le projet est à 800 m du premier site inscrit ou classé. Les remarques et prescriptions de l'architecte des bâtiments de France ont été prises en compte.

13/ Précisions sur les mesures visant à réduire, supprimer et compenser les conséquences dommageables sur l'environnement.

Trois types de mesures peuvent être envisagées :

- des mesures de suppression, intégrées dans le choix d'aménagement et les caractéristiques du projet.

- des mesures de réduction, correspondant à des aménagements spécifiques ou à des impacts recensés pour la solution retenue.

- des mesures de compensation, ne concernant pas directement le projet, mais compensant certains de ses effets (tableau, pièce 1 p. 98).

A-6/ Permis d'aménager

Situé en annexe A 12, ce dossier comporte le récépissé de demande de permis d'aménager et les neuf pièces jointes nécessaires à l'instruction de la demande.

A-7/ Climat général de l'enquête. Propositions du public.

L'enquête publique s'est déroulée dans une ambiance détendue et n'a retenu que faiblement la participation du public. Aucune association ou groupement de protection de la nature ou de l'environnement ne s'est présentée en tant que tel et les personnes qui ont apporté leur témoignage ou formulé des observations l'ont fait dans un sens constructif et avec beaucoup de courtoisie. Les observations formulées ne remettent pas en cause l'économie générale du projet. Aucun projet alternatif n'a été proposé ou évoqué.

B/ REPONSES AUX OBSERVATIONS FORMULEES

Les quatre observations ont été formulées au registre d'enquête et sont numérotées de 1 / R à 4 / R. Aucune lettre, note écrite ni courriel n'ont été remis au rédacteur.

Lundi 28 juin 2011, observation n° 1 / R de M. Jean-Etienne Labro, 11 rue du Capitaine Bès, 86000 Poitiers, qui déclare ; "Etant donnée l'orientation du viaduc, sa hauteur et sa prise au vent, je suggère la mise en place d'un brise-vent (au moins sur la partie nord). Il ne s'agit pas d'un écran étanche, mais d'un pare vent qui arrêterait 50% de

la force du vent et nécessaire pour le confort et même la sécurité des piétons et des cyclistes.

Eléments de réponse communiqués par le maître d'ouvrage.

Le projet prévoit des garde-corps de 1 m de hauteur côté trottoir (Sud) et 1,40m de hauteur côté piste cyclable (Nord).

Le remplissage des garde-corps est prévu avec une tôle perforée qui offre une protection partielle aux vents en réduisant la pression de vent au travers du garde-corps.

Avis du commissaire enquêteur

La communauté d'agglomération - Grand Poitiers, maître d'ouvrage de l'ensemble des opérations et le constructeur, Grands Travaux de Marseille Bretagne, appliqueront la réglementation en vigueur en matière de sécurité des personnes (norme XP P98-405, indiquée p.52 du document 1). Malgré la largeur confortable du trottoir, un garde-corps d'un mètre côté piétons est aisément franchissable par des désespérés, mais aussi par de jeunes amateurs de défis. De plus, la protection aux vents par une tôle perforée de faible hauteur, n'est que très partielle pour les piétons, alors que les vents dominants de la région sont au sud-ouest et pour le reste (environ 25%), au nord-est.

Le rédacteur a tendance à penser qu'il serait dommage de ne pas envisager la même hauteur de protection sur les deux garde-corps du viaduc. En effet, une hauteur d'1,40 m ne devrait pas priver une grande majorité des passants adultes de la vue en direction des coteaux, tout en assurant une meilleure protection vis à vis des éléments (rafales de vent et pluies). La vue plongeante sur les voies ferrées est un des éléments d'inconfort de la circulation des piétons sur l'actuelle passerelle. Compte tenu de l'étroitesse des trottoirs, ces derniers ont donc tendance à circuler en bordure intérieure, si ce n'est sur la voie cyclable centrale. De plus, l'esthétique d'ensemble de l'ouvrage ne devrait pas souffrir d'une hauteur supplémentaire de 40 cm. On peut d'ailleurs penser que les exigences des textes en matière de sécurité ne peuvent qu'aller dans le sens d'un renforcement. Une hauteur accrue des protections ne peut donc nuire aux évolutions à venir. Il est en effet difficile de renforcer, après conception, un dispositif de protection. Tant vaut donc prendre, dès la construction, des dispositions propres à donner à l'ouvrage un dispositif de sécurité suffisant et efficace n'alourdisant pas son allure générale. Il semble, à priori, que l'élévation du garde-corps sur les deux côtés de l'ouvrage ou du seul côté piste cyclable ne présente pas d'inconvénient supplémentaire concernant l'effet visuel et l'effet de masse de l'ensemble.

Samedi 2 juillet 2011 vers 11 h 30, visite de M. René Giudice, 4 Rue des Tamaris 86000 Poitiers.

Cette personne, venue pour prendre connaissance du dossier, avait envisagé de revenir pour formuler d'éventuelles observations. Le rédacteur a donc décidé de relater le contenu de la conversation, après contact téléphonique de mise au point le 8 août à 10 h 10. .

Synthèse des réflexions émises par cet habitant, ingénieur des Ponts et Chaussées en retraite:

- La passerelle qui a vécu 59 ans pouvait être réhabilitée. La gare est un point bas, alors que la ville se développe sur les deux coteaux.

- Les filets de protection installés pour contenir les chutes de béton sont vides. Depuis 4 mois, ils se déchirent et ne sont pas réparés, ce qui laisse supposer qu'il n'y a pas vraiment de danger.

Selon M. Giudice, les ouvrages de béton ou de béton précontraint peuvent durer plus de 60 ans. Il évoque les crédits de compensation de la taxe France Télécom et la prise en compte par le Grenelle II de l'environnement des ouvrages conçus dans une démarche de développement durable, postérieure à la prise de décision.

- Le viaduc restera-t-il uniquement destiné à la circulation des autobus ? Ne risque-t-on pas à terme d'y admettre la circulation des véhicules particuliers ?

- Le problème de rupture de charge présente des inconvénients pour le projet.

- Le futur BHNS, relié au pôle multimodal, permettra l'accès des passagers à la gare. Tout n'est pas dit dans le dossier, alors qu'un déplacement de la gare TGV vers Biard semble possible à l'avenir.
- Pour tous les habitants de Poitiers ouest (Biard et autres communes), il y aura rupture de charge pour rejoindre les autobus qui emprunteront le viaduc.
- Le comité de quartier ouest (l'observant confirme qu'il s'agit bien du CAPO) a demandé l'accès des véhicules légers vers le parking depuis l'avenue de Nantes. Le franchissement du pont en véhicule ne présente pas de réel intérêt. Autant emprunter l'avenue de Nantes et la porte de Paris.
- Le problème des fondations. Personne ne semble pouvoir donner de garanties sur la présence de cavités dans le sol de tourbières. Or au niveau du calcaire, on ne peut être sûr de ne pas rencontrer des cavernes avec circulation d'eau.

Avis du commissaire enquêteur

Cette synthèse n'a pu être établie avant l'étude par les services du maître d'ouvrage des observations du public et la remise des éléments de réponse proposés en annexe 1. Elle n'a donc pu être prise en compte dans ce document, mais n'en constitue pas moins une contribution intéressante à la réflexion d'ensemble. Certaines de ces remarques peuvent être pris en considération dans la poursuite des études et la réalisation du futur ouvrage. Le rédacteur remercie M. Giudice de cette contribution et de ses avis d'ancien "homme de l'art".

La question de rupture de charge est réelle pour les personnes venant de l'ouest de l'agglomération, mais touchera toujours une partie ou une autre des usagers de l'ouvrage.

Par contre, le fait d'admettre l'accès des véhicules légers à emprunter le viaduc depuis l'avenue de Nantes pour accéder au parking aurait été une tolérance propre à favoriser une dérive vers l'ouverture générale aux véhicules particuliers, qui peuvent en effet utiliser les deux itinéraires d'accès au quartier de la gare (porte de Paris et Pont-Achard). Quant à la fiabilité du substrat pour la stabilité des fondations, le rédacteur fait confiance aux géologues et aux calculs des ingénieurs qui ont conçu l'ouvrage et fait les choix les mieux adaptés pour assurer la stabilité de la structure sur ce genre de sols à caractère marécageux (anciennes tourbières).

Mercredi 13 juillet 2011, observation n° 2 / R de Mme Marianne Maffeis, 93 rue Condorcet, 86000 Poitiers, qui se pose la question de la nécessité de ce viaduc pour Poitiers, de l'envergure du projet et de son coût, bien que la ville soit amenée à se développer. Les projets de zones urbanisables des Montgorges et la Mérigotte sont au ralenti. Le coût va endetter la ville, alors que des travaux sont en cours, pour gagner. N'y aura-t-il pas trop de vibrations pour l'immeuble côté TAP ou pour la rampe d'accès au parking ?...

L'auteur de l'observation regrette la disparition de la "maison aux arbres" de l'extrémité ouest.

Éléments de réponse communiqués par le maître d'ouvrage.

La pertinence de ce choix a été reconnue notamment par l'Etat dans le cadre de l'instruction des programmes de transport en commun en site propre dans le cadre du Grenelle de l'environnement II.

Les autres projets urbains sont hors périmètre de l'enquête.

La maîtrise d'ouvrage et le financement sont assurés par Grand Poitiers. La ville de Poitiers participe à hauteur de 2 millions d'€. Les financements extérieurs représentent actuellement 9,93 millions d'€ soit environ un tiers du coût. Un financement est attendu de l'Europe (FEDER).

Les gains attendus portent sur la régularité, la diminution des émissions de CO2 et d'attractivité du réseau de transport. La régularité est l'élément fondamental de l'efficacité et de l'attractivité d'un système de transport collectif. Sinon le client est en incertitude, les horaires sont assortis de « réserves » et les bus doivent réguler en ligne créant des attentes pour les chauffeurs et matériels.

Il n'y a pas de problème de vibration prévisible pour les immeubles limitrophes au chantier.

Un projet est soumis à des aléas. Les études ont été menées pour les réduire au maximum.

Le projet est majoritairement financé par le « versement transport » payé par les entreprises et les administrations de Grand Poitiers. Il s'agit d'un véritable projet d'intérêt public (collectif), bénéficiant de participations de la ville, de l'Etat, du département et de l'Union européenne.

La déconstruction de la maison sise au 2 rue de la Petite Roche est nécessaire pour libérer la place au site propre de BHNS.

Avis du commissaire enquêteur

Les éléments de réponse préparés par les services de Grand Poitiers devraient satisfaire l'attente de Mme Maffre, concernant les aspects techniques du viaduc et les effets de son fonctionnement vis à vis des sites existants. Le projet a été retenu par les élus de la communauté d'agglomération et confirmé dans sa pertinence de site propre de transport en commun par l'Etat. Un tel chantier représente toujours un coût élevé, mais à l'inverse a sa part dans la création d'emplois et pour le maintien de l'activité des entreprises.

Les autres projets urbains se situent en effet hors champ de la procédure. Il n'en est pas moins vrai que des retards et difficultés diverses peuvent affecter tout projet.

L'achat de la maison dite "aux arbres" a été effectué avec l'accord de sa propriétaire. Pour regrettable que soit la disparition d'une belle construction, elle permettra dans le cas présent la réalisation du site propre d'autobus et libérera un espace utile à l'amélioration de la circulation.

Lundi 18 juillet à 14 h 30, visite de M Didier Proust, responsable immobilier de France Télécom, qui consigne l'observation n° 3 / R : "Je demande qu'un maximum de précautions soit pris pour ne pas entraver, durant la phase travaux, l'accès au bâtiment et aux chambres de câble".

, Eléments de réponse communiqués par le maître d'ouvrage.

Toutes les précautions sont prises avec les services de France Télécom et autres opérateurs de télécommunication.

Avis du commissaire enquêteur

En dehors de périodes précises correspondant notamment à la dépose des travées proches des immeubles, l'accès aux différents bâtiments proches du chantier sera conservé pendant toute la durée des travaux, moyennant les contraintes exposées par les auteurs du dossier.

Les services du maître d'ouvrage apportent donc à Monsieur Proust une garantie d'accès durant les travaux aux immeubles et chambres de câbles de télécommunications proches de la passerelle.

Lundi 18 juillet 2011, observation n° 4 / R de Mme Lemarié, habitant Poitiers.

"Je pense que comme la passerelle va être refaite, il faudrait prévoir un système de protection (grilles, couverture de l'ensemble) pour éviter les suicides. Possibilité de faire comme pour la passerelle du parking Maillolchon."

, Eléments de réponse communiqués par le maître d'ouvrage.

Malheureusement aucun système n'est parfaitement efficace contre les suicides. Les derniers accidents en témoignent : à Poitiers, le dernier décès concerne une personne qui s'est jetée de la passerelle Fradet, pourtant plus difficile à franchir que celle des Rocs ; à Chasseneuil-du-Poitou, un décès lié à une personne qui a sauté d'un pont ferroviaire pourtant équipé de protection grillagée horizontale.

Il n'est pas prévu d'équiper le viaduc de dispositif de protection particulier. Le but est de laisser les vues sur les coteaux de la Boivre qui offre un très beau panorama aux passants.

La largeur importante des trottoirs, 3,00m, devrait éviter l'effet « d'aspiration du vide ».

Les protections posées sur la passerelle Maillolchon sont des dispositifs de protections électriques liées à la proximité des caténaires.

Avis du commissaire enquêteur

Le rédacteur s'est entretenu longuement avec Madame Lemarié, qui a été personnellement très affectée par la disparition d'une personne proche. Il est donc légitime et compréhensible qu'elle pense à protéger d'autres victimes du désespoir. Ni les grilles proposées, ni la couverture de l'ouvrage ne suffiraient à éviter les suicides. Tout au plus le frein à un acte spontané ferait-il hésiter les candidats au grand saut. La masse apparente de l'ouvrage s'en trouverait alourdie. Si les grilles de protection mises en place par la SNCF au-dessus des caténaires évitent le contact des objets jetés avec les conducteurs, ils n'empêchent pas les personnes de se jeter dans le vide et seraient donc de peu d'intérêt (la SNCF semble avoir donné son accord à leur absence sur le viaduc).

Le commissaire enquêteur convient, comme l'ingénieur chargé de mission Coeur d'agglomération - viaduc des Rocs, qu'on ne peut empêcher une personne déterminée à mettre fin à ses jours en se précipitant dans le vide. Il demeure cependant persuadé qu'une élévation à 1,40 m du garde-corps des deux côtés de l'ouvrage donnerait un effet dissuasif suffisant. Un tel choix devancerait les évolutions ultérieures de la réglementation, sans nuire de façon majeure à l'esthétique d'ensemble du viaduc. Il recommande donc qu'une telle option soit étudiée, sans que soit remise en cause l'architecture d'ensemble du projet.

A Messemé (Vienne), le 14 août 2011.

Claude DAMOY,
Commissaire enquêteur.

Département de la Vienne
Arrondissement de POITIERS
**COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION
GRAND POITIERS**

**ENQUÊTE PUBLIQUE CONJOINTE
PORTANT DECONSTRUCTION DE LA PASSERELLE
DES ROCS
ET REMPLACEMENT PAR UN VIADUC ACCUEILLANT
UN SITE PROPRE D'AUTOBUS ET UNE STATION
D'ARRET AU DROIT DU POLE MULTIMODAL,
SUR LA COMMUNE DE POITIERS**

**CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE
DU COMMISSAIRE ENQUETEUR
SUR LE PROJET.**

Enquête conduite par Claude DAMOY
du 14 juin au 18 juillet 2011

DESTINATAIRES : - Monsieur le Président du Tribunal Administratif, **à POITIERS.**
- Monsieur le Président de la communauté d'agglomération Grand Poitiers.

Le projet de déconstruction de la passerelle des Rocs et son remplacement par un viaduc accueillant un site propre d'autobus et une station d'arrêt au droit du pôle multimodal a été soumis à une enquête publique dans les conditions prévues par les articles L. 123-1 à 123-16 et R. 123-1 à R.123-23 du code de l'environnement. Il s'agit d'un projet de la 8^è catégorie (travaux d'investissement routier d'un montant supérieur à 1.900.000 €, conduisant, dans le cas présent, à la création d'un nouvel ouvrage).

Vu la décision du président du Tribunal administratif n° E1000080 / 86 du 14 avril 2011 et les textes visés en références, à savoir :

Le code de l'environnement,

Le code de l'urbanisme,

vu les délibérations du conseil d'agglomération - Grand Poitiers en dates des 2 juillet 2009 (lancement de l'opération), 25 septembre 2009 ((lancement de la concertation préalable), du 12 juillet 2010 (transfert de la passerelle de la ville de Poitiers à Grand Poitiers) et du 6 mai 2011 (bilan de la concertation préalable et autorisation de lancement des enquêtes publiques)

vu l'arrêté du président de la communauté d'agglomération - Grand Poitiers en date du 30 mai 2011.

Vu l'article L.122-1 du code de l'environnement et le décret 2009-496 du 30 avril 2009;

Vu l'avis émis par l'autorité environnementale sur l'étude d'impact ;

Vu les éléments de réponses apportés par le maître d'ouvrage;

Vu les pièces du dossier soumis à enquête publique,

Vu les observations formulées par le public.

Considérant que :

- les conditions de mise en place et de déroulement de l'enquête publique portant déconstruction de la passerelle des Rocs et son remplacement par un viaduc accueillant un site propre d'autobus et une station d'arrêt au droit du pôle multimodal de Poitiers sont conformes aux règlements en vigueur et aux conditions fixées par l'arrêté communautaire précité ;

- la population de la communauté d'agglomération de Poitiers en général et de la ville de Poitiers en particulier n'a porté qu'un intérêt relatif aux enquêtes publiques, privilégiant dans ses observations les conditions faites à l'usager dans l'exploitation du nouvel ouvrage.

- l'économie générale du projet de déconstruction de la passerelle des Rocs et de construction du viaduc des Rocs répond aux attentes du public, s'agissant d'un ouvrage conçu dans le cadre du développement durable, en ce qu'il favorise les modes de transports doux.

- aucune organisation de défense de l'environnement ne s'est faite connaître durant la période d'enquête publique ;

- aucun des intervenants ayant apporté leur contribution à la concertation préalable ne s'est fait connaître, en tant que tel, pour proposer un projet alternatif ou des aménagements différents ;

- Les propositions faites pour des aménagements de pare vents ou de dispositif de protection des personnes constituent des éléments qui peuvent guider les responsables de l'exécution du projet dans leurs choix;

- Le projet de déconstruction de la passerelle des Rocs n'a pas fait l'objet d'une opposition exprimée ;

- La construction d'un viaduc favorisant les modes de transports doux, paraît convenir aux futurs usagers, pour relier les quartiers ouest de l'agglomération et le centre ville de Poitiers.

- Aucun projet alternatif ou aucune critique de fond n'ont été exprimées au cours de la procédure, de manière à remettre en cause les choix arrêtés par l'assemblée communautaire.
- Le projet global paraît cohérent et a été reconnu viable, en dépit de quelques critiques formulées dans l'avis de l'autorité environnementale sur l'étude d'impact, par les services de l'Etat et par les organismes participant aux financements.

En conséquence, le commissaire enquêteur a l'honneur d'émettre un :

- AVIS FAVORABLE -

au projet de déconstruction de la passerelle des Rocs et à son remplacement par le futur viaduc des Rocs, accueillant un site propre d'autobus et une station d'arrêt au droit du pôle multimodal, sur le territoire de la commune de Poitiers.

A Messemé, le 14 août 2011.

Claude DAMOY,
Commissaire enquêteur.

ANNEXES

Relatives aux deux enquêtes conjointes :

- **Enquête environnementale**
- **Enquête de déclassement de voirie.**