



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur l'aménagement du pont à la Charité-sur- Loire (58)

n°Ae : 2015-46

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 22/07/2015 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet d'aménagement du pont à la Charité-sur-Loire (58).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Bour-Desprez, Fonquernie, Guth, Hubert, Perrin, MM. Barthod, Leden-vic, Lefebvre, Orizet.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Mme Steinfelder, MM. Chevassus-au-Louis, Clément, Galibert, Letourneux, Roche, Ulmann, Vindimian.

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de la Nièvre, le dossier ayant été reçu complet le 27 avril 2015.

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R122-7 II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

L'Ae a consulté par courrier en date du 29 mai 2015 :

- le préfet de département de la Nièvre, et a pris en compte sa réponse en date du 15 juillet 2015 ;*
- la ministre chargée de la santé, et a pris en compte sa réponse en date du 2 juillet 2015 ;*
- la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement de Bourgogne, et a pris en compte sa réponse en date du 7 juillet 2015.*

Sur le rapport de Sarah Tessé et Thierry Carriol, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet. La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L. 122-1 IV du code de l'environnement).

¹ Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

Le projet d'aménagement du pont de pierre de La-Charité-sur-Loire (58) et d'adjonction d'une passerelle dédiée aux mobilités douces, permettant l'élargissement de la chaussée de la RN 151 sur son tronçon situé sur le pont, est présenté par la direction interdépartementale des routes Centre-Est (DIR CE). Son coût est estimé à 5,5 millions d'euros, financé en totalité par l'État.

Le pont de pierre franchissant la Loire sur une longueur de 210 mètres et dont la première construction fut entreprise en 1520, revêt une valeur patrimoniale que les pouvoirs publics cherchent à protéger. Il constitue également un axe important de transit des poids lourds qui circulent sur la RN 151 depuis ou à destination de l'échangeur de l'A77, situé au nord de la Charité-sur-Loire. Le fonctionnement actuel de la RN 151 sur le pont de pierre ne correspond plus à son statut de route nationale et la sécurité des piétons est insuffisante. Le projet vise à réparer le pont et à créer une passerelle métallique dédiée aux piétons le long du pont de pierre afin de sécuriser les circulations douces.

Selon l'Ae, les principaux enjeux du projet sont :

- la régulation du trafic, notamment celui des poids lourds, pour une bonne sécurité des piétons et cycles et une meilleure qualité de l'air au niveau de l'île du Faubourg ;
- la préservation de la valeur patrimoniale du pont de pierre et l'intégration paysagère de la passerelle métallique prévue ;
- la conservation de la qualité des eaux de la Loire et des captages en eau potable durant la phase travaux ;
- la protection des arbres de l'espace boisé classé sur lequel il est prévu d'installer une base travaux.

Les principales recommandations de l'Ae portent sur:

- le développement de la présentation des variantes impliquant une déviation du trafic ;
- l'explication de la façon dont la fluidification du trafic est obtenue et des gains attendus des travaux envisagés en termes d'amélioration du cadre de vie des habitants de l'île du Faubourg ;
- la plus grande précision de la localisation des zones travaux au regard de l'espace boisé classé (EBC) de l'île du Faubourg et les dispositions qui seront prises pour protéger les boisements de cet EBC.

L'Ae fait par ailleurs d'autres recommandations précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

Le projet d'aménagement du pont de pierre de La-Charité-sur-Loire (58) et d'adjonction d'une passerelle dédiée aux mobilités douces, permettant l'élargissement de la chaussée de la RN 151 sur son tronçon situé sur le pont, est présenté par la direction interdépartementale des routes Centre-Est (DIR CE). Son coût est estimé à 5,5 millions d'euros, financé en totalité par l'État.

1.1 Contexte et programme de rattachement du projet

La Charité-sur-Loire est une commune de 5 200 habitants localisée sur la rive droite de la Loire, à l'ouest du département de la Nièvre, dans la région Bourgogne. Elle est mitoyenne de la Chapelle-Montlinard, située sur la rive gauche de la Loire, dans le Cher (région Centre). Le pont de pierre concerné par le projet permet de relier le centre-ville de la Charité-sur-Loire au quartier du Faubourg, îlot implanté au centre de la Loire.



Figure 1 : vue du pont de pierre et du centre de la Charité-sur-Loire depuis la rive droite – source : étude d'impact p. 115

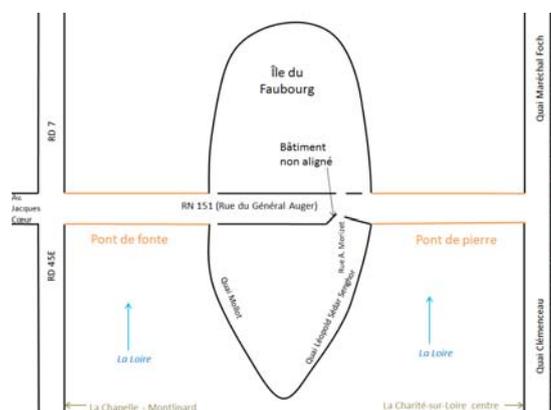


Figure 2 : schéma de situation- sources : étude d'impact p 9

Le pont de pierre, long de 210 mètres, supporte la RN151. C'est un axe structurant pour le bassin de vie de la Charité-sur-Loire. La RN 151 relie les départements du Cher et de la Nièvre sur l'axe Bourges-Auxerre. Elle rejoint l'échangeur de l'A 77 sur la partie nord de la commune de la Charité-sur-Loire. Cette autoroute permet de relier la Charité-sur-Loire à Paris en deux heures, et Nevers en vingt minutes. La Charité-sur-Loire se place donc au carrefour d'un axe routier est-ouest (RN 151) et d'un axe nord-sud (A 77), ce qui attribue au pont de pierre une fonction de transit importante pour les poids lourds. Le trafic des véhicules légers, essentiellement local, assure le transit entre la Charité-sur-Loire et les communes de la rive gauche.

Les deux ponts franchissant la Loire les plus proches de la Charité-sur-Loire sont situés à Fourchambault (19 km) et Pouilly-sur-Loire (13 km).

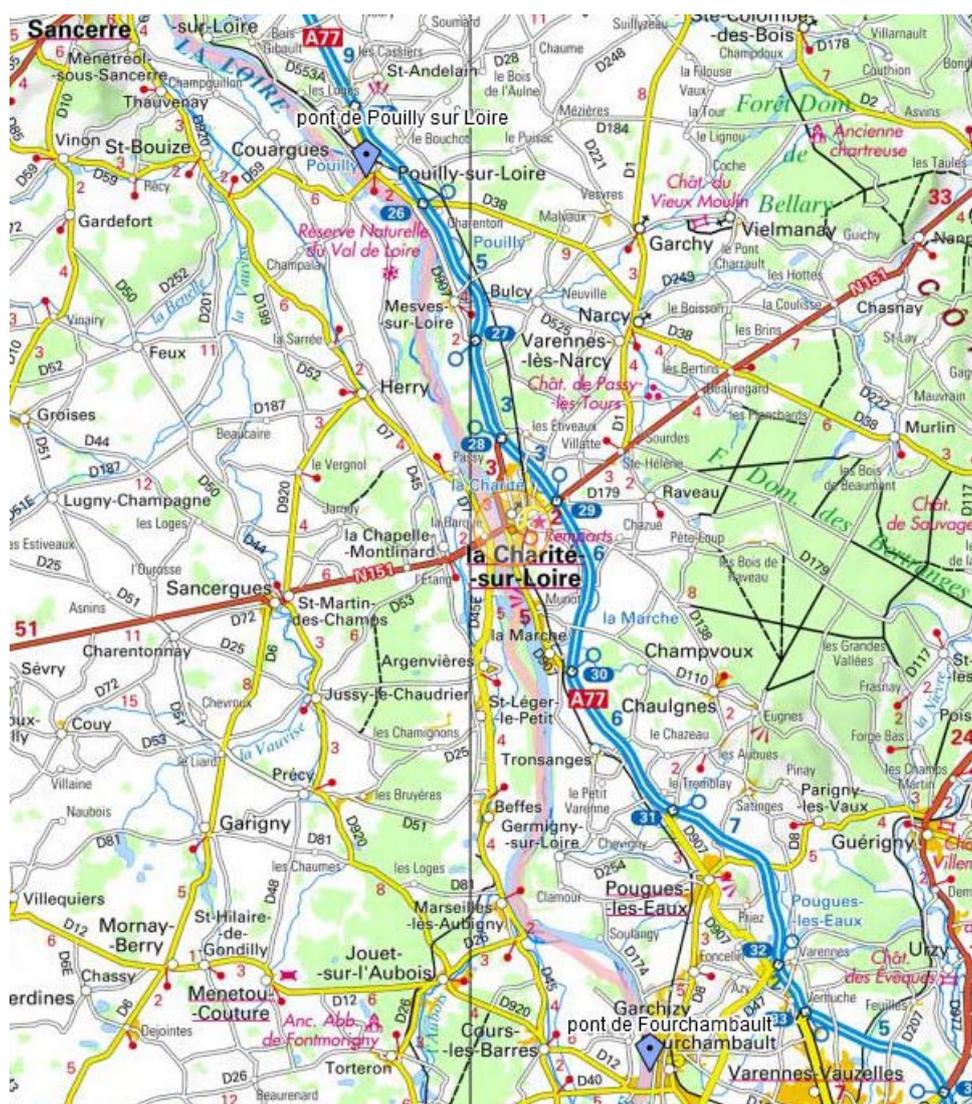


Figure 3 : carte IGN des alentours de la Charité-sur-Loire avec le réseau routier et la localisation des ponts de Fourchambault et de Pouilly-sur-Loire (source : géoportail)

L'Ae recommande d'intégrer à l'étude d'impact une carte mettant en évidence les grands axes de circulation et les ponts franchissant la Loire les plus proches de la Charité-sur-Loire.

La traversée de la Charité sur Loire par la RN 151 est autorisée pour les véhicules d'un poids inférieur à 40 tonnes ou de moins de quatre mètres de large, qui sont nombreux à circuler sur le pont : 6 600 véhicules ont franchi le pont de pierre le jour de l'enquête origine-destination (réali-

sée le 13 mars 2012), dont 550 poids lourds, principalement en transit. Aux heures de pointe du soir, un poids lourd franchit le pont toutes les quatre minutes environ, et deux poids lourds se croisent toutes les six minutes.

Le pont de pierre revêt une valeur patrimoniale majeure. Sa construction fut entreprise en 1520. Il a été modifié et reconstruit aux XVII^e et XVIII^e siècles, puis suite aux bombardements pendant la seconde guerre mondiale. Cependant, les parties détruites ont été dans l'ensemble reconstruites selon leur aspect primitif, ce qui donne une unité architecturale au pont et à l'église Notre-Dame avec laquelle il se trouve en relation de covisibilité.

La ville de la Charité-sur-Loire est reconnue pour son charme et son caractère pittoresque. Le centre de la Charité sur Loire et l'Île du Faubourg cumulent un ensemble de protections patrimoniales : le « centre ancien de la Charité-sur-Loire » et « la saulaie de l'île du Faubourg » sont des sites inscrits ; la ville a obtenu le label « Villes et pays d'art et d'histoire » et enfin l'église Notre-Dame est reconnue par l'UNESCO « patrimoine mondial de l'humanité au titre des chemins de Saint-Jacques-de-Compostelle en France »². Le pont est situé dans la zone tampon de ce bien inscrit sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO. Le projet de réhabilitation et de réparation du pont s'inscrit dans une démarche de mise en valeur du patrimoine historique et architectural de la Charité-sur-Loire, qui est protégé de façon globale par une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP), visant notamment à « développer la forme urbaine à partir des atouts du secteur historique à forte valeur patrimoniale » et à « redonner de l'importance au Faubourg dans le développement de la ville ».

Le pont, composé de dix arches et long de 210 mètres, est inscrit à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques depuis 2003. Son ancienneté le rend inadapté au trafic actuel et notamment à la circulation de nombreux poids lourds en transit. Le fonctionnement de la RN 151 au droit de l'île du Faubourg et du pont de pierre ne correspond plus à son statut de route nationale. Les conditions de sécurité des piétons ne sont pas assurées : les trottoirs étroits ne permettent pas la sécurisation de leur circulation et ne sont pas adaptés à celle des personnes à mobilité réduite. La largeur de la chaussée est insuffisante pour les différents usages : les poids lourds doivent chevaucher les trottoirs pour se croiser, les cycles ne peuvent pas franchir le pont de façon sécurisée³. Même si le nombre d'accidents sur le pont est limité (trois accidents impliquant une hospitalisation des blessés entre 1994 et 2012), les riverains ressentent une insécurité causée par le trafic des poids lourds et leur empiètement sur les trottoirs, et préfèrent limiter la circulation sur le pont, selon une enquête de terrain. La grande majorité des piétons traversant le pont de pierre ne sont pas des riverains mais des personnes qui proviennent ou se rendent au camping sur l'île du Faubourg.

Par ailleurs, des remontées de file surviennent de façon non maîtrisée aux heures de pointe du fait de deux rétrécissements : l'un au milieu du pont, l'autre dû à un bâtiment non aligné et saillant dans la rue prolongeant le pont sur l'île du Faubourg, qui empêchent le croisement de deux poids lourds. Or ce bâtiment non aligné est protégé par la ZPPAUP et sa démolition est interdite. Ces ra-

² Au même titre que 70 autres édifices et ensembles religieux sur 157 km.

³ Non respect des prescriptions pour les routes nationales : dans l'île du Faubourg, la largeur globale minimale de la chaussée devrait être de 6 m. Elle est en tout point inférieure, et même inférieure à 5,50 m au droit du bâtiment non aligné. Cette largeur de 5,50 m correspond à la largeur requise pour permettre à deux poids lourds de se croiser avec facilité. Sur le pont, la largeur de la chaussée est inférieure à la largeur minimale (5,40 m au lieu de 6 m) et elle est inférieure à la largeur nécessaire au croisement de deux poids lourds. La largeur des trottoirs est inférieure à la largeur minimale requise (largeur de 0,85 m à 1,10 m sur le pont, au lieu de 1,40m) nécessaire à des cheminements doux sécurisés.

lentissements entraînent des nuisances pour le cadre de vie des riverains, notamment sur l'île du faubourg (façades noircies, qualité de l'air dégradée) et ont, selon ce qui est indiqué dans le dossier, entraîné une désaffectation des commerces de l'île et une dévalorisation des immeubles. Les difficultés de manœuvre des poids lourds réduisent la sécurité des usagers motorisés et des piétons.

Cette inadaptation au trafic actuel met en péril la robustesse et la pérennité du pont de pierre. Des dégradations sont déjà notées sur les trottoirs et les parements.

Le projet de réhabilitation du pont de pierre et l'adjonction d'une passerelle pour les piétons et les cyclistes, portée par la DIR Centre Est, sont réalisés en relation étroite avec la ville de la Charité-sur-Loire qui envisage de se porter maître d'ouvrage pour la requalification urbaine de l'île du Faubourg et du quai maréchal Foch.

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

Le projet a pour objectif de pallier les insuffisances fonctionnelles du pont de pierre pour améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes.

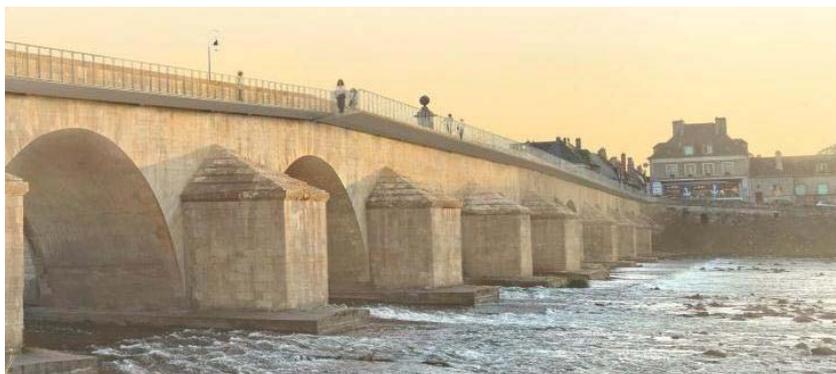


Figure 3 : Photomontage représentant le projet côté aval, avec vue sur la passerelle et son belvédère vitré au premier plan et vue sur l'île du Faubourg à l'arrière plan – Source : étude d'impact p. 23

Il consiste en :

- la réparation du pont de pierre : les tympans⁴ seront renforcés et les parements seront restaurés ;
- sur le pont, l'élargissement de la chaussée de la RN 151 à 6 mètres (contre 5,40 à 5,60 m actuellement), accompagné d'un rétrécissement des trottoirs à 50 cm, qui seront interdits aux piétons ;
- la mise en place d'un réseau de collecte des eaux de ruissellement au niveau du pont ;
- l'installation, côté aval, d'une passerelle démontable dédiée aux piétons et accessible aux cycles tenus à la main, portée par des éléments métalliques ancrés dans la structure interne du pont, en porte-à-faux au dessus du niveau des voûtes. La passerelle, d'une largeur moyenne de 1,80m et disposant d'un garde-corps d'une hauteur de 1,20 m, pourra être démontée, afin de ne pas empêcher une éventuelle restauration de l'ouvrage dans son état initial. La largeur totale de l'ouvrage (pont et passerelle) sera portée à 10,50 m.

⁴ Tympan : chacun des murs formant les façades d'un pont en maçonnerie (source : Larousse)

L'Ae recommande de rassembler les éléments concernant les caractéristiques physiques du pont et de la route nationale (dont la longueur, la largeur, la surface imperméabilisée) en une seule rubrique, dans la description du projet.

La mise en place d'une circulation alternée permanente, une fois les travaux achevés, complétera le projet. Elle permettra d'éviter le croisement des véhicules sur la RN 151 dans l'île du Faubourg. Les véhicules seront stockés aux deux entrées de l'île grâce aux feux de signalisation coordonnés : sur le pont de fonte en rive gauche de l'île et sur le pont de pierre en rive droite.

Les travaux dureront 12,5 mois et devraient commencer au début de l'année 2016. La structure composant l'intérieur du pont sera partiellement retirée puis reconstituée. Un échafaudage sera installé sur toute la longueur du pont notamment pour permettre le passage continu des piétons.

La circulation sur le pont sera maintenue pendant la durée des travaux pour les véhicules autres que les poids lourds, mais alternée par périodes : elle se fera sur la chaussée non occupée par les travaux. Les poids lourds devront suivre un itinéraire de substitution. Le trafic sera totalement interrompu sur le pont pendant deux semaines, durant l'installation de la passerelle grâce à une grue occupant la totalité de la chaussée sur le pont.

Les installations de chantier seront localisées sur l'île du Faubourg, le long du quai Léopold Sédar Senghor ainsi que sur le quai Romain Rollot (aire actuelle de camping-cars). Des zones de dépôt et de stockage de chantier se situeront sur la rive droite, le long du quai Clemenceau, sur le quai de la Saulaie et potentiellement sur le quai Foch.

1.3 Procédures relatives au projet

Le projet est soumis à étude d'impact, au titre de l'article R. 122-2 du code de l'environnement, rubrique 7° : « ponts d'une longueur supérieure à 100 mètres ».

En application de l'article R.122-6 II 2°, l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement mentionnée à l'article L.122-1 est la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable.

L'étude d'impact vaut évaluation des incidences Natura 2000⁵, au titre des articles L. 414-4 et R. 414-19 et suivants du code de l'environnement, et ses conclusions sur l'absence d'effet significatif n'appellent pas de commentaires de la part de l'Ae.

Le dossier mentionne une procédure au titre de la « loi sur l'eau »⁶ : le pont de la Charité sur Loire bénéficie d'une reconnaissance d'antériorité au titre de l'article R.214-53 du code de l'environnement. Conformément aux articles R. 214-17 et R. 214-18 du code de l'environnement, le projet est soumis à une autorisation complémentaire. La rubrique visée est : 3.1.3.0 : « installations ou ouvrages ayant un impact sensible sur la luminosité nécessaire au maintien de la vie et de la circulation aquatique dans un cours d'eau sur une longueur supérieure ou égale à 10 mètres et inférieure à 100 mètres ».

Conformément à l'article L. 621-27 du code du patrimoine, le projet a fait l'objet d'une déclaration auprès des services du patrimoine de la direction régionale des affaires culturelles (DRAC), qui a émis un avis de non-opposition au projet le 9 juillet 2014.

⁵ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS). En France, le réseau Natura 2000 comprend plus de 1 750 sites.

⁶ Code de l'environnement, articles L. 214-1 et suivants

Le dossier mentionne la possibilité que soit effectuée ultérieurement une demande de dérogation à la réglementation sur les espèces protégées au Conseil national pour la protection de la nature (CNPN) au titre de l'article L. 411-2 du code de l'environnement.

1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Selon l'Ae, les principaux enjeux du projet sont :

- la régulation du trafic, notamment celui des poids lourds, pour une meilleure sécurité des piétons et cycles et une meilleure qualité de l'air au niveau de l'île du faubourg ;
- la préservation de la valeur patrimoniale du pont de pierre et l'intégration paysagère de la passerelle métallique prévue ;
- la conservation de la qualité des eaux de la Loire et des captages en eau potable durant la phase travaux ;
- la protection des arbres de l'espace boisé classé sur lequel il est prévu d'installer une base travaux.

2 Analyse de l'étude d'impact

2.1 Analyse de l'état initial

L'état initial du site est présenté sous ses différents aspects : milieu physique, milieu naturel, paysage et patrimoine culturel, milieu humain. Il comporte également une analyse des dysfonctionnements identifiés de la RN 151 dans la traversée de La Charité-sur-Loire liés aux caractéristiques géométriques de la voie.

L'état initial dressé est, dans toutes ces composantes, clair et détaillé et n'appelle pas d'observations particulières hormis les méthodes utilisées pour établir l'état initial qui peuvent apparaître insuffisamment explicites, notamment en ce qui concerne la faune et la flore.

Il faut noter que l'aire d'étude, constituée du pont et d'une zone tampon de 100 mètres de part et d'autre de celui-ci, est concernée par :

- la réserve naturelle nationale "Val de Loire" ;
- trois sites Natura 2000 : ZPS FR2610004 "Vallée de la Loire entre Mornay-sur-Allier et Neuvy-sur-Loire", ZSC FR2600965 "Vallée de la Loire entre Fourchambault et Neuvy-sur-Loire", ZSC FR2400522 "Vallée de la Loire et de l'Allier" (située à 140 mètres à l'ouest de l'aire d'étude)
- quatre ZNIEFF⁷ : ZNIEFF de type I "La Loire de Pouilly-sur-Loire à La Marche" et "Iles et grèves du lac de Passy et du pont de la Batte" (située à 180 mètres à l'ouest de l'aire d'étude), ZNIEFF de type II Vallée de la Loire de Neuvy-sur-Loire à Nevers et ZNIEFF de type II "Loire berrichonne" ;
- une ZICO⁸ "Vallée de la Loire : La Charité-sur-Loire".

⁷ Lancé en 1982, l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de ZNIEFF : les ZNIEFF de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

⁸ Zone importante pour la conservation des oiseaux.

2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

Six variantes ont été analysées en 2008 en fonction de critères du développement durable. Elles sont présentées sous une forme excessivement synthétique dans deux tableaux page 104 de l'étude d'impact. Seules trois variantes sont détaillées dans les pages qui suivent : la variante « statu quo », la variante retenue, et une variante sans projet de passerelle. Trois autres variantes qui ne sont pas explicitées sont celles qui impliquent une déviation des poids lourds, soit sur les itinéraires existants (variante D), soit sur une nouvelle voie (variante E), et une variante A qui propose une circulation alternée sans passerelle.

L'Ae note pourtant que dans le bilan de la concertation publique, il apparaît que le projet de déviation est « *le sujet qui est au cœur des débats et qui est l'attente principale des riverains* » (pièce C, p. 18). Certains s'opposent au projet par crainte qu'il « *ne rende caduque l'opportunité de la déviation* ».

Il n'est pas compréhensible que les variantes impliquant une déviation ne soient pas développées dans l'étude d'impact.

Plus spécifiquement la variante E, consistant à créer une nouvelle voie pour le trafic des poids lourds, est très insuffisamment renseignée. Le maître d'ouvrage la rejette en concluant dans l'étude d'impact qu'elle « *n'est pas compatible en termes de calendrier et de financement à court terme voulu par l'État pour apporter une réponse vis-à-vis de la sécurité* ». Néanmoins, il n'apporte aucune information sur les caractéristiques du projet, sa localisation, les échéances ou le coût estimé, ni sur les impacts environnementaux importants qu'elle entraînerait pourtant utiles à la justification de la solution retenue.

De même, la variante D proposant une déviation sur les itinéraires existants est considérée « à éliminer » sans qu'aucune explication ne soit apportée. Le bilan de la concertation indique cependant que cette variante a été rejetée par les pouvoirs publics locaux, qui ont argué que le trafic de transit devait rester sur les routes nationales. L'étude d'impact souligne pourtant que l'usage du pont ne correspond plus à celui d'une route nationale.

L'Ae recommande pour la complète information du public, de développer avec précision la présentation des variantes impliquant une déviation du trafic ainsi que celle présentant une circulation alternée sans passerelle, en apportant autant d'informations que pour celle des trois autres variantes et d'explicitier les raisons, notamment environnementales, pour lesquelles le projet a été retenu.

2.3 Analyse des impacts du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts

2.3.1 Impacts temporaires

2.3.1.1 Eaux superficielles

Qualité des eaux

Le pont de la Charité-sur-Loire se situe dans le périmètre de protection rapprochée des captages d'alimentation en eau potable (AEP) de l'île du lac et dans la zone d'aléa très fort du plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) de la Loire du département de la Nièvre.

Le stockage des produits nécessaires au chantier s'effectuera sur les aires de chantier les moins sensibles aux inondations⁹, sur une surface imperméabilisée et confinée, équipée d'un bac décanteur.

Pendant les travaux, les échafaudages accolés au pont seront équipés de bâches étanches sur leurs parties basses pour recueillir tous les déchets et liquides dans des débourbeurs disposés sur les deux berges de la Loire. Les rejets des débourbeurs seront effectués, après décantation, dans la Loire ou, en cas de risque de rejet de produit polluant, vers une filière de traitement spécialisé. En partie haute, les échafaudages seront équipés de filets micro-maille afin de contenir les poussières de chantier solides.

L'Ae souligne que le soin apporté à la mise en œuvre de ces dispositifs sera déterminant pour garantir l'absence d'impact sur les eaux de la Loire.

Gestion des crues

Les échafaudages sont localisés en partie haute du pont mais des appuis sur les becs de chaque pile seront nécessaires. Ces appuis devront être d'un diamètre suffisant pour assurer leur solidité et la pérennité de l'installation notamment en cas de crue, l'essentiel de la structure étant disposé au-dessus du niveau d'eau atteint par une crue de temps de retour deux ans. Malgré la faible épaisseur de ces appuis, des accroches d'embâcles sont toujours possibles. Le maître d'ouvrage prévoit, en conséquence, de faire effectuer une surveillance journalière pour éliminer tout embâcle accroché en quelques points de l'échafaudage.

Un dispositif d'alerte crue avec trois niveaux d'alerte, clairement présenté dans l'étude d'impact, sera mis en place pour évacuer les différentes zones chantier et assurer le débâchage de l'échafaudage.

2.3.1.2 Espaces boisés classés

L'une des aires de chantier dans l'île du Faubourg (quai Léopold Sédar Senghor) se situe en espace boisé classé (EBC), ce qui n'est pas mentionné explicitement dans le dossier puisque cette référence ne figure que sur une carte synthétique sur les composantes environnementales (page 152 de l'étude d'impact). Lors de la visite sur place des rapporteurs, le maître d'ouvrage a indiqué que cet espace serait préférentiellement utilisé pour installer les baraques de chantier mais ne nécessiterait aucun abattage d'arbres. L'Ae rappelle cependant que, conformément aux dispositions de l'article L. 130-1 du code de l'urbanisme, le classement en EBC : *"interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements."* Dans l'hypothèse où ces dispositions ne seraient pas respectées, les travaux envisagés ne seraient pas compatibles avec le plan local d'urbanisme actuel de La Charité-sur-Loire.

L'Ae recommande de préciser dans l'étude d'impact la localisation des zones travaux au regard de l'espace boisé classé (EBC) de l'île du Faubourg et les dispositions qui seront prises pour en protéger les boisements.

⁹ Côté du quai Clemenceau dont le niveau de submersion est proche, selon les indications figurant dans l'étude d'impact, de la crue de référence (1866).

2.3.1.3 Milieu naturel et Natura 2000

L'étude d'incidences Natura 2000 n'appelle pas d'observation particulière de la part de l'Ae. Les précautions prises en phase chantier notamment en ce qui concerne les eaux superficielles (cf § 2.3.1.2) paraissent de nature à éviter tout risque de pollution accidentelle qui se répercuterait sur les espèces protégées au titre de la directive "Habitat, Faune, Flore".

S'agissant des formations végétales, l'aire d'étude, constituée du pont et d'une zone tampon de 100 mètres de part et d'autre de celui-ci, se caractérise notamment par la présence d'un habitat naturel d'intérêt européen à l'origine de la désignation des deux ZSC, la Mégaphorbiaie eutrophe, sur une superficie de 585 m² en amont rive gauche du pont, et une espèce protégée en France, la Pulicaire commune¹⁰, sur les berges sableuses en amont rive droite. Il faut noter également la présence d'espèces exotiques envahissantes, notamment la Jussie à grandes fleurs et la Renouée du Japon, sur les berges en amont du pont, à proximité de la zone de travaux.

En ce qui concerne la faune, douze espèces de poissons, deux espèces d'odonates¹¹, deux espèces de reptiles¹², vingt-quatre espèces d'oiseaux, dont douze nicheuses¹³, trois espèces de chiroptères¹⁴, font l'objet de protections au niveau national ou communautaire. Il en est de même pour le Castor d'Europe, observé sur la zone d'étude ainsi que pour la Loutre d'Europe et le Hérisson d'Europe, potentiellement présents.

Le dossier mentionne que le pont en lui-même ne serait pas favorable au gîte des chiroptères du fait de l'absence de cavités ou de fissures profondes. L'Ae note cependant que l'inspection du pont à laquelle il a été procédé ne s'est déroulée que sur une seule journée (14 août 2012), ce qui peut apparaître particulièrement limité pour cette espèce.

L'étude d'impact évoque la nécessité de réaliser un dossier de demande de dérogation au régime de protection d'"espèces protégées" en cas de non respect des dispositions de l'article L. 411-2 du code de l'environnement sans préciser explicitement¹⁵ si, au cas présent en l'absence d'autre solution satisfaisante ayant un moindre impact, le maître d'ouvrage présentera de telles demandes alors qu'elles semblent nécessaires, notamment pour le Lézard des murailles.

L'Ae recommande de préciser, dans le dossier soumis à l'enquête publique, les demandes de dérogation au régime de protection des "espèces protégées" qu'il envisage de présenter en l'absence d'autre solution satisfaisante ayant un moindre impact avant la réalisation des travaux.

Le maître d'ouvrage prévoit un balisage du terrain, sous la surveillance d'un coordonnateur environnemental, à la fois pour éviter toute destruction d'espèces végétales et d'habitats d'espèces à préserver et pour empêcher la propagation de la flore invasive. Ce coordonnateur environnemental

¹⁰ Plante de la famille des Astéracées.

¹¹ Gomphe serpentin et Gomphe à pattes jaunes, inscrits aux annexes II et IV de la directive "Habitats, Faune, Flore".

¹² Lézard des murailles et Couleuvre à collier, inscrit à l'annexe IV de la directive "Habitats, Faune, Flore".

¹³ Parmi lesquelles la Sterne naine et la Sterne pierregarin, inscrites à l'annexe I de la directive "Habitats, Faune, Flore" et à l'origine, avec d'autres espèces, de la désignation de la ZPS "Vallée de la Loire entre Mornay-sur-Allier et Neuvy-sur-Loire".

¹⁴ Barbastelle d'Europe, Grand murin et Grand rhinolophe.

¹⁵ Cf. notamment p. 97 de la pièce D (étude d'impact) qui n'est pas conclusive alors que la page 9 de la pièce B mentionne que deux demandes de dérogation sont sollicitées (et non reçues à ce jour par la DREAL Bourgogne).

sera chargé d'accompagner la réalisation des travaux afin de limiter le plus possible les effets du chantier.

Le calendrier des travaux sera adapté au cycle de vie de l'avifaune. Ainsi, le maître d'ouvrage prévoit de commencer les travaux susceptibles de l'affecter avant la nidification, soit avant le mois de mars, ou de les repousser en septembre en cas d'impossibilité de les engager avant le mois de mars.

Pour la faune nocturne, l'éclairage de nuit du chantier sera limité au minimum et dirigé vers le sol et des filets petite maille avec du gros fil seront posés afin d'éviter les risques de mortalité des chauve-souris.

2.3.1.4 Déblais

La réalisation des travaux de réfection du pont va générer, d'après les indications données aux rapporteurs lors de leur visite sur place, des déblais dont ni le volume ni la gestion ne sont mentionnés dans l'étude d'impact.

Pour la complète information du public, l'Ae recommande de préciser dans l'étude d'impact la nature, le volume et le mode d'enlèvement des déblais générés par les travaux de réfection du pont.

2.3.1.5 Cadre de vie

L'organisation du chantier nécessitera, outre une coupure totale de circulation pendant une durée maximale de quinze jours, une circulation alternée sur le pont pour les véhicules automobiles au moyen de feux tricolores ainsi que la mise en place d'une déviation des poids lourds par la RD 2076 et le pont de Saint-Pierre-le-Moûtier, provoquant, pour ces derniers, un allongement important des temps de parcours entre Bourges et la Charité-sur-Loire de l'ordre de 45 minutes, pendant toute la durée du chantier soit douze mois et demi. Le dossier comporte une description du phasage du projet et planning de l'opération avec croquis particulièrement didactiques.

2.3.2 Impacts permanents

2.3.2.1 Patrimoine

Le projet de passerelle a été conçu de manière à ce que celle-ci soit démontable. Les petites portions de parapet, déposées pour accrocher la passerelle, seront conservées pour pouvoir être remises en place en cas de retrait de la passerelle. L'ouvrage sera peu visible depuis le côté amont du pont, ce qui permet de préserver les vues emblématiques sur le prieuré depuis l'île du Faubourg.

Il sera particulièrement visible depuis le côté aval, même si le maître d'ouvrage prévoit de travailler sur les matériaux utilisés et les palettes de couleurs afin d'assurer la meilleure transparence de l'ouvrage créé.

2.3.2.2 Cadre de vie

Bruit – Vibrations

Le dossier conclut à une évolution des niveaux sonores peu sensibles et ne dépassant pas 1dB(A), non significative au regard de la réglementation. La carte isophone en page 192 de l'étude d'impact montre que la RN 151 dans la traversée de l'île du Faubourg présente des valeurs comprises entre 70 et 75 dB(A). Même si le projet ne constitue pas une modification significative de l'infrastructure au regard de la réglementation applicable sur le bruit¹⁶, il est attendu d'un maître d'ouvrage public qu'il traite les points noirs du bruit existants et qu'il veille à ne pas en créer de nouveau, en application de la directive 2002/49/CE¹⁷, de l'article L. 571-10 du code de l'environnement et de la circulaire interministérielle du 25 mai 2004.

L'Ae recommande de localiser tous les points noirs du bruit recensés dans l'île du Faubourg, de prévoir leur traitement à l'occasion du projet et de démontrer que le projet n'en créera pas de nouveau – ou en cas contraire d'exposer les mesures que le maître d'ouvrage s'engage à mettre en œuvre pour l'éviter.

Le projet annulera totalement les vibrations causées par le chevauchement des trottoirs par les poids lourds sur le pont ainsi que celles causées par les irrégularités de la chaussée. L'alternat, en diminuant la densité du trafic poids lourds, devrait également diminuer la force des vibrations générées par ces derniers.

Qualité de l'air

L'alternat organisé de part et d'autre de l'île du Faubourg évitera le goulot d'étranglement dû à l'étroitesse du bâtiment non aligné et les ralentissements qu'il génère au centre de l'île, sur une chaussée par ailleurs encaissée à cet endroit. Le stockage des véhicules se fera à l'entrée ouest sur le pont de fonte et à l'entrée est sur le pont de pierre, ce qui permettra a priori de mieux disséminer les polluants dans l'atmosphère du fait du stationnement des véhicules au-dessus de la Loire. Le maître d'ouvrage prévoit, par ailleurs, une optimisation de la synchronisation de l'ensemble des feux afin d'éviter que les remontées de file n'engorgent les carrefours en rive de Loire.

Selon le maître d'ouvrage, la fluidification du trafic rendue possible par les aménagements envisagés, la mise en alternat et la création de la passerelle généreront une réduction des émissions polluantes et des gaz à effet de serre de l'ordre de 10 % sans qu'il soit possible de comprendre aisément, à la lecture de l'annexe 4, la façon dont cette valeur a été obtenue. Il n'est, par ailleurs, pas prouvé, dans l'étude d'impact, que l'alternat permettra bien de fluidifier le trafic.

Pour la complète information du public, l'Ae recommande d'expliquer, de manière plus didactique, comment la fluidification du trafic est obtenue et permet d'atteindre une réduction de 10% des

¹⁶ « Une modification est dite significative au regard de la réglementation applicable au bruit lorsque la contribution sonore qui en résulte à terme sur un tronçon est supérieure de plus de 2 décibels à celle qui serait observée à terme sur ce même tronçon en l'absence de cette modification. »

¹⁷ La transposition de la directive 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement a défini les responsabilités pour l'établissement des cartes et des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). Les communes ou les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) compétents en sont chargés dans les agglomérations ; les préfets doivent établir des cartes dans leur département ; tandis que les gestionnaires des grandes infrastructures sont responsables des PPBE qui leurs sont propres.

émissions polluantes et des gaz à effet de serre et d'insérer ces éléments dans l'étude d'impact elle-même.

Sécurité

L'élargissement de la chaussée sur le pont de pierre et la mise en place de la passerelle permettront d'accroître la sécurité du franchissement de la Loire des piétons et cyclistes par le pont de pierre.

2.4 Suivi des mesures et de leurs effets

Le maître d'ouvrage propose de mettre en place un suivi des mesures d'évitement et de réduction en effectuant un contrôle et un dénombrement de l'existant avant travaux, aux années n+1, n+3 et n+5, pour la flore de la zone, les reptiles, les sites de reproduction des Sternes naines et pierregarin, les aires de reproduction du castor d'Europe et les gîtes des chiroptères dans les fissures du pont.

L'Ae note que ce suivi concerne également, selon ce qui est indiqué dans le dossier, les gîtes potentiels des chiroptères dans les fissures du pont, alors que l'état initial a conclu en l'absence de gîtage avant réparation du pont

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de préciser les mesures qu'il envisage de prendre dans l'hypothèse où le suivi prévu démontrerait l'insuffisante efficacité des mesures mises en place.

2.5 Résumé non technique

Le résumé non technique est particulièrement clair et didactique.

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.