



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la demande de cadrage préalable du projet de reconstruction du pont de Châtillon-sur- Loire (45)

n° Ae: 2015-71

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 18 novembre 2015 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la demande de cadrage préalable du projet de reconstruction du pont de Châtillon-sur-Loire (45).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Fonquernie, Guth, Hubert, Perrin, Steinfelder, MM. Barthod, Clément, Ledenic, Muller, Orizet, Roche, Vindimian.

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 Bour-Desprez, MM. Galibert, Lefebvre, Letourneux, Ullmann.

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet du Loiret, le dossier ayant été reçu complet le 19 août 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.

L'Ae a consulté, par courriers en date du 31 août 2015 :

- le préfet de département du Loiret,*
- la ministre chargée de la santé, et a pris en compte sa réponse en date du 26 octobre 2015,*
- la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement (DREAL) de la région Centre-Val de Loire, et a pris en compte sa réponse en date du 7 octobre 2015.*

Sur le rapport de Maxime Gérardin et Claire Hubert, 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).

Si le maître d'ouvrage le requiert avant de présenter une demande d'autorisation, l'autorité compétente pour prendre la décision rend un avis sur le degré de précision des informations à fournir dans l'étude d'impact (L.122-1-2). Le présent document expose l'analyse de l'Ae sur les réponses à apporter à cette demande.

¹ Désignée ci-après par Ae.

Avis délibéré

Le cadrage préalable de l'évaluation environnementale des projets est prévu par l'article L.122-1-2 du code de l'environnement et la circulaire du 3 septembre 2009 relative à la préparation de l'avis de l'autorité environnementale.

L'Ae rappelle qu'au-delà de cet avis, sa fonction de garant de la qualité de l'évaluation environnementale du projet, qu'elle exprimera le moment venu par l'avis qu'elle émettra sur l'étude d'impact, lui interdit toute position de co-construction de ce document avec le pétitionnaire. Par ailleurs, l'avis que l'Ae exprime ici résulte de son analyse du projet tel qu'il lui a été présenté. Les analyses figurant dans cet avis ne préjugent pas des analyses et des études que devra mener le maître d'ouvrage pour respecter l'ensemble des prescriptions qui s'appliquent en matière d'étude d'impact.

La note de présentation (juin 2015) fournie par le maître d'ouvrage présente la problématique du projet, des éléments portant sur différents thèmes environnementaux, et certaines interrogations. Beaucoup d'entre elles portent sur les aspects techniques de différentes procédures en lien avec le projet : autorisation au titre de la loi sur l'eau et transparence hydraulique, classement des levées de la Loire, autorisation de modification du site classé, dérogation au régime de protection stricte de certaines espèces protégées et de leurs habitats, etc. L'Ae note qu'il revient aux services de l'État instructeurs de ces différentes procédures d'informer le maître d'ouvrage sur ces questions ; elle rappelle qu'il aurait été préférable de formuler des questions relatives au degré de précision des informations à fournir dans l'étude d'impact. Par conséquent, dans le présent avis, l'Ae s'attache à préciser ses attentes concernant les enjeux les plus importants, attentes fondées notamment sur les exigences du code de l'environnement (article R.122-5 du code de l'environnement). Le cas échéant, l'Ae formule quelques recommandations sur les points qui lui paraissent les plus importants.

Cet avis n'aborde pas de manière exhaustive chacun des points que la réglementation impose d'inclure dans une étude d'impact, ce qui n'exonère pas le maître d'ouvrage de présenter une étude d'impact complète, mais proportionnée aux enjeux identifiés et aux impacts pressentis.

1 Présentation du projet

Le projet porte sur la reconstruction du pont permettant à la RD 50 de franchir la Loire entre les communes de Châtillon-sur-Loire et Briare (45). Le conseil départemental du Loiret sera maître d'ouvrage de l'opération et envisage de recourir à une procédure de conception-réalisation².

² Un marché de conception-réalisation a la particularité de confier à la fois des missions de conception (études) et des missions de réalisation (travaux). Il s'agit d'une procédure prévue par la loi sur la maîtrise d'ouvrage publique (MOP) ou d'autres textes législatifs, mais s'écartant du principe général de séparation des marchés de conception et de travaux édicté dans la loi MOP.



Figure 1 : Carte de situation (source Géoportail 2015).

Le pont de Châtillon-sur-Loire est un pont suspendu à quatre travées de 354 m de long, mis en service pour la première fois en 1841, et reconstruit en 1931 et en 1951. Ses piles en maçonnerie sont d'origine, tandis que les éléments métalliques de suspension datent de 1931 et 1951. Avant le constat de sa dégradation (aciers de câbles fragiles et blocage des chariots de tête de piles, dont le mouvement assure en temps normal la répartition des efforts), l'ouvrage était autorisé à toute circulation sans limitation de tonnage hormis les convois exceptionnels. La circulation se fait sur deux voies.

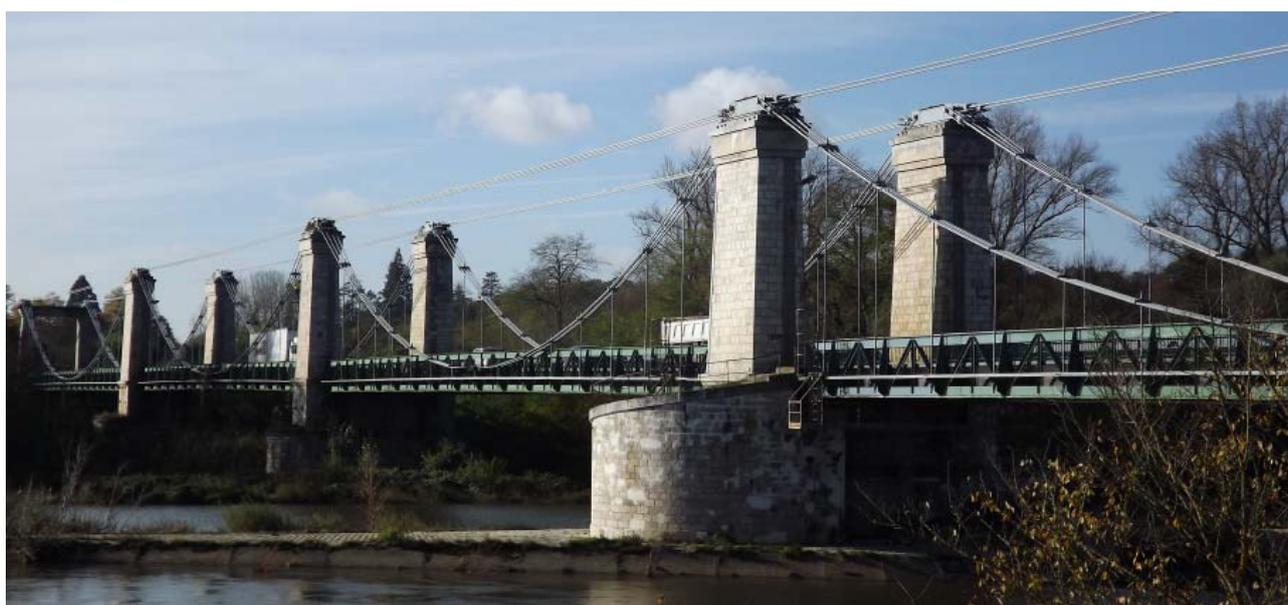


Figure 2 : Le pont actuel (source : photographie tirée du dossier du maître d'ouvrage)

Le trafic routier sur le pont est d'environ 4 000 véhicules par jour ; une étude permettant de préciser les caractéristiques de ce trafic est prévue. Le pont fait partie des itinéraires de la Loire à vélo³. L'attractivité du site génère également sur le pont un trafic piéton en période touristique.

Le pont est situé entre l'écluse de Mantelot en amont et l'écluse des Combles en aval, anciennement parties du canal latéral à la Loire, et désaffectées depuis la mise en service du pont-canal de Briare (voir figure ci-après). Dans le lit de la Loire, plusieurs digues ménageaient un chenal permettant de haler les bateaux d'une écluse à l'autre pour traverser la Loire. La pile dite « de l'escargot », équipée d'une rampe en colimaçon, permettait aux hommes et bêtes de descendre sur l'une des digues, pour les besoins du halage.

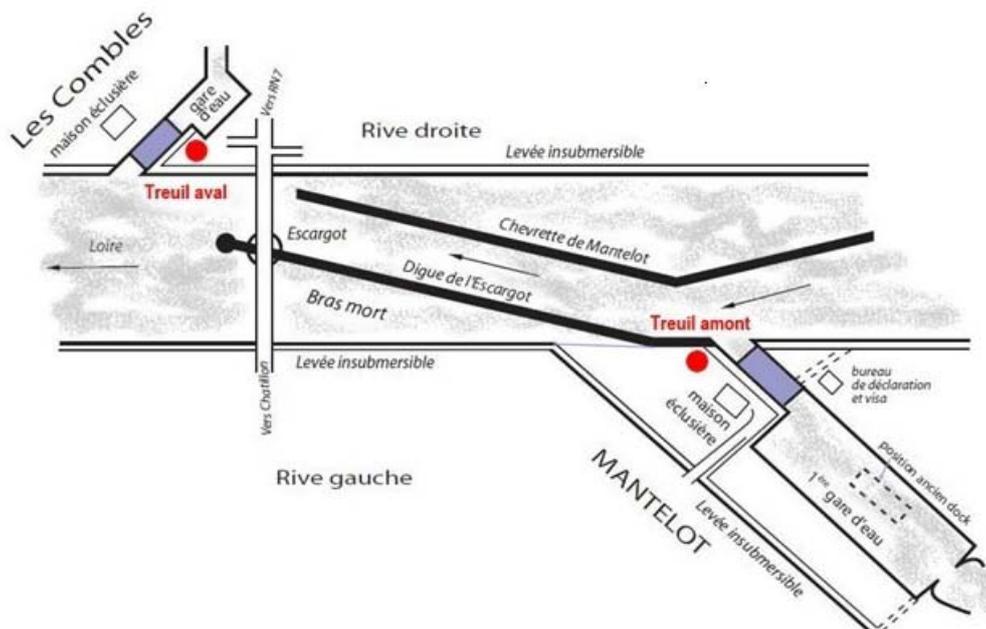


Figure 3 : Schéma des ouvrages de navigation historiques (source : dossier du maître d'ouvrage).

En 1985, l'effondrement par grand froid, au passage d'un camion, du pont comparable de Sully-sur-Loire, a mis en évidence l'importance d'un suivi des aciers de tels ponts. Ce suivi a conduit, en 2012, à fermer le pont à la circulation des poids lourds par températures négatives, puis en toutes saisons et aux voitures par températures négatives, soit en moyenne quelques jours par an. Cette situation reste susceptible de se détériorer (fermeture par température inférieure à 10 degrés ou fermeture permanente). La stabilité du pont, même sans circulation, apparaît menacée à terme (d'après l'expertise du Cerema⁴, 70% de la charge à prendre en compte est constituée de son propre poids) ; il ne peut donc pas être maintenu en l'état dans la longue durée sans travaux significatifs de rénovation.

Le conseil départemental du Loiret souhaite rétablir ici la traversée de la Loire par tous temps par les véhicules légers et lourds. Il projette en outre de mettre à profit les travaux pour faciliter la circulation des piétons et des cyclistes, aujourd'hui difficile du fait de l'étroitesse du tablier qui

³ La « Loire à vélo » est le nom donné en régions Centre Val de Loire et Pays de la Loire à l'EuroVélo 6, véloroute (itinéraire de longue distance balisé, pouvant emprunter des voies réservées comme des routes ouvertes à la circulation motorisée) européenne qui relie l'Atlantique à la Mer noire en longeant notamment la Loire, le Rhin et le Danube.

⁴ Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement : établissement public de l'État chargé de fournir un appui scientifique et technique dans ces domaines, notamment aux collectivités et aux services de l'État.

oblige notamment les piétons à descendre sur la chaussée au niveau des piles. Il prévoit également que les travaux, dont la durée est estimée à deux ans, n'interrompent pas la circulation des véhicules légers et des vélos.

Trois scénarios sont examinés brièvement par le dossier :

- une réhabilitation complète du pont et la construction d'un pont provisoire (30 à 33 M€) ;
- une démolition et une reconstruction du pont en lieu et place, les piles existantes pouvant ou non être conservées, et la construction d'un pont provisoire (22 à 32 M€) ;
- une construction d'un pont neuf, parallèle au pont actuel, puis démolition de ce dernier (17 à 24 M€).

Les coûts mentionnés ci-dessus sont encore très approximatifs.

Dans les deux premières hypothèses, il est envisagé de mettre en place un pont provisoire, pour maintenir le trafic le temps des travaux. La construction du pont provisoire engendrera un coût d'environ 5 à 8 M€ et une circulation alternée difficile à gérer sur un pont d'une telle longueur. De plus, il a été indiqué aux rapporteurs qu'un tel pont provisoire serait démonté partiellement en cas d'alerte aux crues et donc fermé à la circulation. Le coût lié à ces opérations de démontage partiel est par essence très aléatoire.

2 Procédures relatives au projet

Le projet portera sur la (re)construction, ou a minima sur la modification significative, d'un pont d'une longueur supérieure à 100 mètres. Il devra donc⁵ faire l'objet d'une étude d'impact⁶, puis d'une enquête publique⁷. L'autorité environnementale compétente pour ce projet est l'Ae du CGEDD, car une des autorisations nécessaires (au titre du site classé, voir ci-après) est délivrée par la ministre en charge de l'environnement⁸.

Le projet devra réunir, sans que cette liste ne soit nécessairement exhaustive, des autorisations au titre :

- de la « loi sur l'eau » : les travaux situés dans les lits mineur et majeur de la Loire étant susceptibles de relever de plusieurs rubriques de la nomenclature⁹ ;
- de la modification d'un site classé : *a minima* une pile du pont est située dans le site classé (au titre des articles L.341-1 et R.341-1 et suivants) de l'écluse de Mantelot ;
- de la protection stricte des espèces, les premières études montrant notamment la présence du Castor à proximité.

Les éléments du présent avis ne préjugent ni de l'application d'autres procédures réglementaires, qui pourraient être à mobiliser (permis d'aménager, permis de construire, transfert de gestion du DPF...), ni de l'évolution possible des procédures à l'échéance de dépôt du dossier (l'extension

⁵ En application de la rubrique 7° a) du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement.

⁶ Articles L. 122-1 et suivants et R. 122-1 et suivants du code de l'environnement.

⁷ Articles L. 123-1 et suivants et R. 123-1 et suivants du code de l'environnement.

⁸ Article R. 122-6 II du code de l'environnement.

⁹ Articles L. 214-1 à L. 214-6, et R. 214-1 du code de l'environnement.

prévue de l'expérimentation du permis environnemental unique conduira probablement à délivrer simultanément différentes autorisations).

Pour la complète information du public, et sans préjuger des dispositions sur le permis environnemental unique qui seront applicables à la date du dépôt du dossier, l'Ae recommande d'éviter autant que possible les procédures successives, de présenter au public un dossier portant sur le plus grand nombre possible d'autorisations et, le cas échéant, d'envisager des enquêtes publiques simultanées.

L'étude d'impact devra expliciter l'articulation du projet avec les dispositions des plans et programmes applicables au territoire du projet ; schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Loire-Bretagne, schéma régional de cohérence écologique (SRCE), schéma régional air énergie climat (SRCAE), Plan Loire, etc.

3 Principaux enjeux environnementaux actuellement relevés par l'Ae

Les différents scénarios de reconstruction du pont envisagés par le dossier sont susceptibles d'avoir des effets très contrastés, pour chacun des différents enjeux listés ci-dessous. Aussi les principaux enjeux environnementaux associés au projet, que l'Ae liste ci-dessous, ne sont pas hiérarchisés :

- la prise en compte du risque inondation, y compris pendant les travaux ;
- la préservation du site classé : écluses des Combles et de Mantelot et « digue de l'escargot », aménagements utilisés avant la construction du pont-canal de Briare pour faire traverser la Loire aux bateaux du canal latéral, et présentant de ce fait un intérêt patrimonial ;
- bien que le pont actuel ne soit pas classé¹⁰, l'éventuel enjeu patrimonial, dans ses dimensions culturelles et paysagères, touristiques et de loisir qu'il peut néanmoins représenter ;
- les milieux naturels et les espèces protégées de la vallée de la Loire ;
- les consommations d'énergie et de ressources minérales, et les émissions de gaz à effet de serre, notamment associées aux travaux de reconstruction ;
- la mise en sécurité de l'accès pour le public au pont et au site classé.

4 Étude d'impact

Selon l'Ae, une démarche d'évaluation environnementale pertinente comprendra :

- pour chacun des enjeux identifiés, la définition d'un périmètre suffisamment étendu pour intégrer l'analyse des effets indirects et induits, la réalisation d'un état initial de qualité, ainsi qu'une définition transparente des critères de leur évaluation et de la manière dont ils doivent être pris en compte ;
- l'analyse de plusieurs variantes envisageables, à un niveau qui permette d'apprécier de manière suffisamment fiable la faisabilité et les principaux avantages et inconvénients de chacune pour les différents critères, environnementaux ou non, y compris le coût¹¹ ;

¹⁰ Au sens des articles L. 341-1 et R. 341-1 et suivants du code de l'environnement.

- la description du processus conduisant à retenir l'une d'entre elles, permettant à une personne non informée de comprendre comment les différents choix auront été effectués, notamment au regard des enjeux environnementaux.

Une hiérarchisation des enjeux et des objectifs plus fine que ce qui apparaît dans la note de cadrage préalable sera de ce fait nécessaire.

En particulier, il conviendra de préciser l'intérêt et le poids de certains objectifs :

- le maintien de la traversée pendant la période des travaux, alors que le pont est d'ores et déjà fermé plusieurs jours par an sans difficulté majeure ;
- le maintien de tout ou partie du bâti existant en termes de patrimoine architectural. Ce débat paraît devoir être clairement ouvert en l'absence de protection réglementaire de la totalité de l'ouvrage ;
- le maintien de la perspective visuelle entre l'axe du pont et la ville de Châtillon ;
- la traversée des poids lourds.

4.1 Examen des variantes et justification du parti retenu

L'étude d'impact doit analyser différentes variantes au regard de leurs impacts, notamment sur l'environnement. Compte tenu de la variété des différentes variantes actuellement envisagées, cette étape est particulièrement cruciale dans ce dossier.

Les différentes variantes pourraient être comparées aux conséquences de l'absence de rénovation du pont, conduisant éventuellement à sa fermeture totale puis à son effondrement, en référence aux différents critères définis pour chacun des enjeux.

Comme souligné ci-dessus, les effets du projet, pour les différents enjeux environnementaux, dépendront de manière très forte du choix qui aura été opéré, parmi les différentes variantes de reconstruction envisagées. Ce cadrage préalable intervenant en amont du processus de décision, le maître d'ouvrage a l'opportunité de mettre en œuvre pleinement la démarche « éviter, réduire et le cas échéant compenser ». L'étude d'impact devrait en rendre compte, et exposer prioritairement les choix structurants propres à éviter ou réduire les principaux impacts. Les mesures de compensation présentent une efficacité nécessairement plus limitée et ne doivent être mises en œuvre que dans un deuxième temps. Par ailleurs, l'étude d'impact présentera les arbitrages entre les différents enjeux, s'il apparaissait que la variante choisie induisait des effets antagonistes.

De même, l'Ae relève que, pour les scénarios où le pont reconstruit occuperait l'emplacement du pont actuel, la mise en place d'un pont provisoire est prévue. Il pourrait s'agir d'un pont de type « Bailey »¹², à voie unique, aux travées de 33 mètres, nécessitant une dizaine d'appuis en Loire, suffisamment élevés du fait du risque d'inondation. Au-delà des questions de coût et d'impacts environnementaux, cette solution soulève différentes problématiques, à étudier par le dossier :

- la nécessaire transparence hydraulique, pour que le passage d'une crue éventuelle soit assuré ;

¹¹ Étant donné le nombre de projets de ponts sur la Loire dans le département, ce critère pourrait être déterminant en vue d'obtenir une résolution rapide de la situation actuelle.

¹² https://fr.wikipedia.org/wiki/Pont_Bailey

- la circulation rétablie en alternat, avec un temps d'attente nécessairement long du fait de la faible vitesse praticable sur ce type d'ouvrage et de la longueur de la traversée ;
- la traversée des piétons, particulièrement difficile ;
- le cumul de deux chantiers (mise en place du pont provisoire et reconstruction du pont) dans le lit de la Loire, qui pourrait augmenter le temps de réalisation de l'ensemble, et donc de retour aux fonctionnalités souhaitées.

Pour ces différentes raisons, il semble souhaitable que la mise en place ou non d'un pont provisoire soit examinée comme une variante, de même que les solutions techniques retenues pour sa réalisation, pour chaque scénario pour lequel cette question peut être posée.

L'Ae recommande de considérer des variantes sans pont provisoire, et pour les variantes avec pont provisoire, de présenter les différentes options techniques envisageables.

4.2 État initial et périmètres d'étude

L'article R.122-5 II 2° fournit la liste détaillée des éléments à prendre en compte : « *la population, les biens matériels, les continuités écologiques telles que définies par l'article L.371-1, les équilibres biologiques, les facteurs climatiques, le patrimoine culturel et archéologique, le sol, l'eau, l'air, le bruit, les espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ou de loisirs, ainsi que les interrelations entre ces éléments* ». Dans le cas présent, il conviendra d'y ajouter une analyse de l'ampleur et la nature des circulations actuelles sur le pont, les aspects hydrologiques et hydrauliques, les sites et paysages, la faune et la flore, ainsi que les milieux et habitats naturels.

En matière de biens matériels et de fonctionnalités routières, il sera utile de fournir un inventaire des ponts les plus proches sur la Loire, pour rappeler le rôle de ce pont dans un contexte plus large.

Les périmètres d'étude doivent être adaptés aux thématiques abordées et aux enjeux environnementaux. L'Ae attire l'attention du maître d'ouvrage sur le choix d'une échelle pertinente pour étudier les effets à moyenne ou longue distance dépassant le seul périmètre direct des travaux.

4.3 Les impacts et les mesures ERC

L'analyse des impacts concerne tant la phase travaux que la phase exploitation-entretien. Pour la phase travaux, les bases travaux et autres éléments annexes doivent être pris en compte. En cohérence avec les observations concernant le périmètre d'étude, l'Ae souligne l'importance d'évaluer les impacts induits par l'existence du nouvel ouvrage : par exemple la circulation routière, la diffusion des polluants liée à la remise en suspension des sédiments, etc. À ce titre, l'analyse des impacts pour les différents enjeux devrait prendre en compte les autres projets connus présentant le même type d'effets, afin d'apprécier leur cumul.

Cette partie permettra de mettre en évidence la démarche d'évitement ou de réduction dans la séquence « éviter, réduire les impacts, et le cas échéant les compenser » (ERC) eu égard aux principaux enjeux qui auront été identifiés (au moins pour ceux mentionnés supra), s'appuyant, le cas échéant, sur des retours d'expérience pour des ponts similaires.

Ces analyses et ces justifications seront particulièrement attendues sur les thématiques ci-après.

4.3.1 Risque d'inondation et impact hydraulique

Le dossier devra énoncer les règles et précautions de chantier que le maître d'ouvrage s'engagera à respecter pour éviter tout risque de pollution accidentelle.

Le risque d'inondation pendant les travaux est un enjeu majeur ; les conséquences d'une crue pendant les travaux (conséquences de la crue sur le chantier et aggravation par le chantier de la crue) doivent être envisagées. L'ampleur des crues à envisager, le type de modélisation, etc., sont à fixer en lien avec le service instructeur du dossier « loi sur l'eau » ; mais les éléments d'analyse et de conclusion devront figurer dans l'étude d'impact.

L'impact hydraulique du projet sera peut être différent ou s'ajoutera à celui de l'ouvrage actuel. De même, les études hydrauliques nécessaires pour anticiper le comportement de la Loire en régime normal ou en crue doivent être précisées avec le service en charge de l'instruction du dossier « Loi sur l'eau ».

Les effets en termes de risques de déstabilisation du fond du lit et des berges seront également analysés avec soin, en particulier au niveau des installations particulièrement sensibles du site classé (pile et digue de l'escargot).

4.3.2 Les milieux naturels, la faune et la flore

Les principaux impacts à attendre pour la faune et la flore seront vraisemblablement induits par la phase travaux. Pour les caractériser au niveau attendu d'une étude d'impact, les caractéristiques du projet devront être suffisamment définies, en particulier pour ce qui concerne la nature et l'ampleur des travaux notamment sur le fond du lit de la Loire ou sur les piles de l'ancien pont.

En l'absence d'études environnementales abouties fournies à l'Ae dans la note de présentation, celle-ci rappelle de manière générale qu'une attention particulière devra être portée aux espèces protégées terrestres et aquatiques, et en particulier au Castor dont la présence est avérée sur le site. La durée et les saisons du chantier seront des composantes importantes du dérangement potentiel des espèces animales.

Les zones affectées par les travaux seront sensibles à l'envahissement par des espèces végétales exotiques envahissantes, dont les rapporteurs ont pu noter la diversité sur le site. Une attention particulière devra donc être portée aux mesures susceptibles de diminuer leur dissémination pendant les travaux et dans le temps, notamment par un suivi régulier, y compris dans la durée après les travaux.

L'Ae recommande de traiter avec attention la question de la maîtrise de la dissémination des espèces exotiques envahissantes.

Cette partie de la vallée de la Loire est classée en site Natura 2000¹³ au titre de la directive Habitats et de la directive Oiseaux. L'étude d'impact devra comprendre l'évaluation d'incidences Natura 2000, précisant l'ampleur des enjeux et des impacts probables. La note de présentation du conseil départemental envisage d'emblée d'étudier des mesures de compensation. L'Ae rappelle qu'il convient d'abord de mettre en place des mesures d'évitement et réduction pour que les effets soient *in fine* non significatifs¹⁴.

Un dossier de demande de dérogation à la réglementation des espèces protégées pourra être élaboré s'il s'avère impossible, après application de mesures d'évitement et de réduction, de ne pas avoir d'effet sur les espèces ou leurs habitats. Il appartiendra alors au maître d'ouvrage de proposer des mesures de compensation, et le suivi de leur efficacité. Dans ce cas, une analyse et des propositions doivent figurer dans le dossier d'étude d'impact, même si elles ne sont pas encore validées par le conseil national de la protection de la nature (CNPN).

4.3.3 Patrimoine bâti

Comme mentionné ci-dessus, l'Ae considère que le patrimoine bâti associé à l'histoire du transport fluvial constitue un facteur de sensibilité du projet particulièrement important. La lecture de la fiche de la base Mérimée, mise en ligne par le ministère de la culture, consacrée au « *site d'écluse de Mantelot et des Combles* »¹⁵, permet d'en avoir un premier aperçu.

Il se trouve que des deux écluses, seule celle de Mantelot fait l'objet d'un classement (décret du 14 juin 1978) au titre des sites¹⁶, et que le pont constitue une des limites du périmètre classé.

Il sera notamment nécessaire de déterminer si le pont actuel est également un élément remarquable du patrimoine, et si lui-même ou ses seules piles voire ses portiques doivent être considérés ou non comme des éléments de l'ensemble comprenant les écluses et les épis, qui permettait aux bateaux de traverser la Loire. Le dossier de classement du site devrait constituer une référence utile pour trancher cette question. Le pont est en outre l'un de ceux encore existants qui portent l'histoire de l'établissement ou du redressement de ponts suspendus au-dessus de la Loire par l'entreprise Baudin Châteauneuf. Cet élément pourrait légitimement prendre place dans l'analyse.

L'Ae recommande de clarifier au préalable, en lien avec les services de l'État en charge du patrimoine, l'appartenance ou non du pont ou de certains de ses éléments à l'ensemble d'équipements, d'intérêt patrimonial même non classé, qui permettraient aux bateaux du canal latéral de traverser la Loire.

¹³ 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 protections spéciales (ZPS).

¹⁴ L'Ae rappelle que pour un site Natura 2000, l'effet significatif s'apprécie avant compensation. Si l'effet significatif est établi, la compensation est soumise à une procédure d'information de la Commission européenne.

¹⁵ http://www.culture.gouv.fr/public/mistral/merimee_fr?ACTION=CHERCHER&FIELD_1=REF&VALUE_1=IA45000917

¹⁶ Articles L. 341-1 et R.341-1 et suivants du code de l'environnement ; il s'agit de sites « dont la conservation ou la préservation présente, au point de vue artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque, un intérêt général ».

La préservation de ces éléments pourrait justifier une réutilisation, ou une mise en valeur permettant au visiteur de comprendre leur fonction passée.

4.3.4 Paysage, loisirs

Le site du projet présente incontestablement un attrait paysager, auquel est associée une fréquentation touristique et de loisirs. Il conviendra de prendre en compte dans la conception du projet les différentes vues offertes par le site (Loire vue depuis le pont, pont vu depuis les berges, vue depuis la digue de l'escargot, *etc.*), leur mise en valeur, ainsi que les différentes fréquentations de loisirs. Au stade actuel, l'Ae relève que la volonté de rétablir une circulation confortable des piétons et cyclistes est un premier élément fort témoignant d'une telle démarche.

L'Ae recommande d'analyser et prendre en compte les aspects paysagers et touristiques du site.

Lors de la visite sur place, la perspective formée par les cinq portiques du pont actuel vers l'entrée de Châtillon-sur-Loire a été présentée aux rapporteurs de l'Ae par les services de l'Etat en charge du patrimoine comme un élément majeur du paysage, bien qu'elle ne fasse l'objet d'aucune procédure de classement ou de reconnaissance. L'Ae n'a cependant pas eu connaissance de documents écrits qui expliciteraient ce point de vue. Il conviendra donc, de la manière indiquée au début de la partie 4, d'expliquer la valeur attribuée à cette perspective, de fixer le poids de ce critère pour en déduire s'il importe que la route reconstruite emprunte l'axe de cette perspective sur sa totalité, ou s'il est possible de la déplacer.

L'Ae recommande de préciser l'intérêt paysager de la perspective créée par le pont.

4.3.5 Consommations de matières premières par les travaux

Selon l'Ae, il est souhaitable que les consommations de matériaux et d'énergie entraînées par la reconstruction du pont soient évaluées. Ces consommations pourraient constituer un des critères du choix entre les différentes variantes.

L'Ae recommande d'évaluer les consommations de matériaux et d'énergie entraînées par le projet et d'en tenir compte comme critère de choix de la variante optimale.