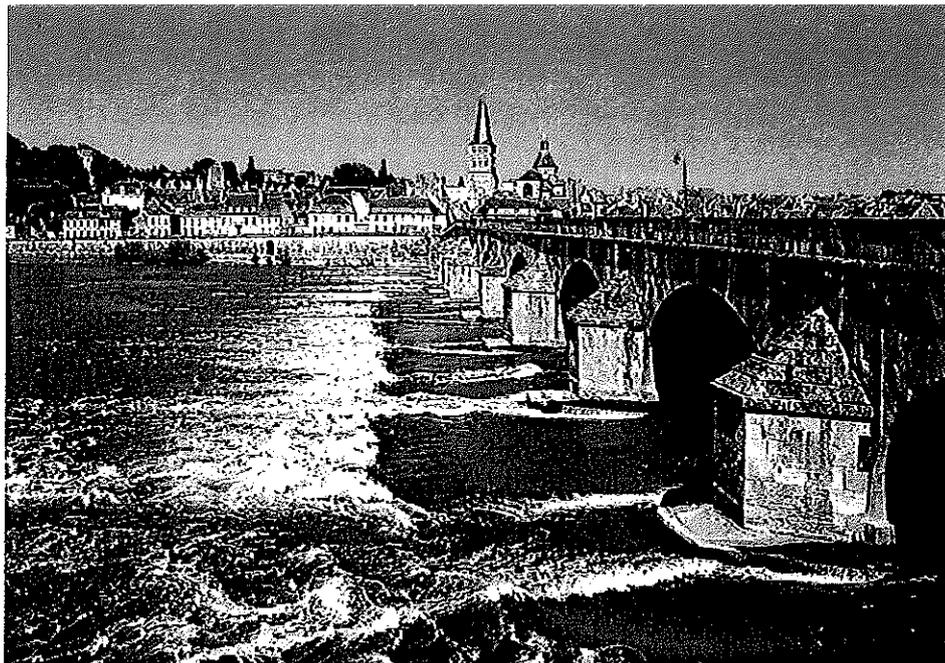


Réhabilitation du pont de LA CHARITE SUR LOIRE et adjonction d'une passerelle dédiée aux mobilités douces

ENQUETE PUBLIQUE relative au projet de travaux de réhabilitation du pont de La Charité Sur Loire et d'adjonction d'une passerelle
Consultation publique du jeudi 24 septembre 2015 au samedi 07 novembre 2015

Arrêté du préfet de la Nièvre en date du lundi 27 juillet 2015

Conclusions et avis motivés du commissaire enquêteur



Gérard MILLERAND
13 rue des Sources
58660 COULANGES LES NEVERS



LA CHARITE SUR LOIRE
E1500091/21

SOMMAIRE

D- CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVES DU COMMISSAIRE ENQUETEUR 2

1. GENERALITES

- 1.1. Le pont de pierre de La Charité sur Loire 2
- 1.2. L'enquête publique et la concertation 3
- 1.3. Appréciation du commissaire enquêteur sur le dossier d'enquête 4
- 1.4. Appréciation sur l'organisation et le déroulement de l'enquête publique 8

2. L'UTILITE ET LA NECESSITE DU PROJET 9

- 2.1. Les points forts sur lesquels le projet peut s'appuyer 10
 - 2.1.1. L'indéniable nécessité et l'urgence de la réparation des dégradations du pont. 10
 - 2.1.2. L'urgence de l'amélioration de la sécurité du trafic piétonnier lors de la traversée du pont. 10
 - 2.1.3. La régulation du trafic. 11
 - 2.1.4. Une bonne prise en compte des enjeux environnementaux. 11
- 2.2. Les inconvénients qu'il lui faut maîtriser 14
- 2.3. Le projet, occasion d'apporter un gain sécuritaire. 16
- 2.4. Avis de l'AE sur l'aménagement du pont 16
- 2.5. Avis des conseils municipaux 17

Avis motivé du commissaire enquêteur sur le projet de réhabilitation du pont et d'adjonction d'une passerelle 18

D- CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVES DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

En préambule de ses conclusions et de son avis motivés, le commissaire enquêteur tient à rappeler l'objet de cette enquête publique, tel qu'il apparaît dans la désignation du Président du Tribunal Administratif de Dijon, et qui porte sur les travaux de réhabilitation du pont de La Charité sur Loire et d'adjonction d'une passerelle dédiée aux mobilités douces, opération d'aménagement du réseau routier national RN 151. Bien entendu, en application des prescriptions de l'article R 123-19 du code de l'environnement, une analyse des propositions et contre-propositions produites par le public, sera faite par le commissaire enquêteur dans son rapport et ses conclusions.

1. GENERALITES

1.1. Le pont de pierre de La Charité sur Loire

La construction du pont de pierre de La Charité sur Loire entreprise au XVII^e siècle, en remplacement d'un ancien pont de bois répondait à cette époque à un double enjeu, à la fois stratégique et économique. Actuellement, ce pont, support de la RN 151 représente un véritable vecteur routier de grande importance, puisqu'il dessert une bonne partie du trafic routier du centre Est et Ouest de la France.

Bien qu'actuellement l'ouvrage soit encore utilisé pour les divers usages de la circulation routière, il n'en présente pas moins un état de vétusté avancé, caractérisé par différentes pathologies, tels que éclatements de pierres, fissures, décolllements, chaussée et trottoirs détériorés et infiltration des eaux et problèmes d'étanchéité.

A cette réhabilitation destinée à assurer la pérennité de l'ouvrage, s'ajoute la résolution de problèmes de sécurité routière liés à l'étroitesse de celui-ci, et le souci de développement durable grâce à la construction d'une passerelle dédiée aux mobilités douces.

L'identification et la prise en compte de ces problèmes, pouvant à long terme affecter la pérennité de l'ouvrage et la sécurité routière a alors amené l'état, représenté par la DIR CENTRE EST, à envisager une réhabilitation du pont et l'adjonction d'une passerelle destinée aux mobilités douces.

C'est dans ce contexte, que la DIR CENTRE EST a élaboré ce projet inscrit au Plan de Modernisation des Itinéraires Routiers, en concertation avec les divers services de l'Etat, des collectivités territoriales et des acteurs locaux, en même temps qu'était menée une concertation publique, en application des prescriptions de l'article L 300-2 du code de l'urbanisme, cela en raison des incidences significatives de celui-ci.

L'élaboration du dossier de projet de travaux étant terminée, celui-ci a alors été mis à enquête publique dans le cadre des opérations susceptibles d'affecter l'environnement ; chapitre III du titre II du livre premier, au sens des dispositions des articles L. 123-1 et suivants et R.123-1 et suivants du code de l'Environnement.

1.2. L'enquête publique et la concertation

Le projet de travaux de réhabilitation du pont de La Charité sur Loire et d'adjonction d'une passerelle dédiée aux mobilités douces, opération d'aménagement du réseau routier national RN 151 fait partie des enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement, et à ce titre, doit obéir aux prescriptions des articles L. 123-1 et suivants et R. 123-1 et suivants du code de l'environnement. En particulier, l'article R. 123-8 demande :

- L'étude d'impact et son résumé non technique.
- La mention des textes qui régissent l'enquête publique.
- Les avis émis sur le projet.
- Le bilan de la concertation au titre de l'article L. 121-16 du code de l'environnement.
- La mention des autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet.

L'enquête publique ayant pour objet les travaux de réhabilitation du pont à La Charité sur Loire et d'adjonction d'une passerelle dédiée aux mobilités douces s'est déroulée du jeudi 24 septembre 2015 au samedi 7 novembre 2015 inclus, conformément à l'arrêté préfectoral n° 2015-P-954.

Cette procédure a été ouverte à la mairie de La Charité sur Loire, siège de l'enquête, où un dossier et un registre d'enquête ont été déposés. Toutefois, la commune limitrophe de La Chapelle Montlinard dans le Cher a reçu un dossier du projet, à mettre à la disposition du public, mais sans registre d'enquête.

L'affichage dans les deux communes est attesté par les maires et a été vérifié ponctuellement par le commissaire enquêteur, à l'occasion des permanences. L'affichage sur le site (pont et faubourg) a été effectué par le maître d'ouvrage, aux deux extrémités du pont de pierre et à une extrémité du pont de fonte, à la limite du territoire des deux communes.

Cet affichage, décidé en accord avec le commissaire enquêteur sera attesté par le maître d'ouvrage, au moyen de trois copies de photographies de celui-ci, mises en annexes du rapport d'enquête.

De la même manière que pour l'affichage aux portes des mairies, le commissaire enquêteur a constaté la présence des pancartes lors de visites sur le terrain.

En ce qui concerne les publications légales, elles sont attestées par un certificat reproduisant les avis parus dans cinq journaux de la région.

Les conditions d'organisation matérielle de l'enquête, sa tenue et son déroulement n'ont donné lieu à aucune difficulté. La consultation publique prévue et organisée pendant 45 jours, a cependant fait l'objet d'une demande de réunion publique d'information et d'une demande de prolongation, auxquelles le commissaire enquêteur n'a pas répondu favorablement (lettre de réponse à l'association, mise en annexe).

Le registre d'enquête, préalablement paginé et paraphé par le commissaire enquêteur, a été ouvert le jeudi 24 septembre 2015 à la mairie de La Charité sur Loire et mis à la disposition du public afin de pouvoir y recevoir ses observations. Ce registre était accompagné du dossier d'enquête, dont toutes les pièces avaient, elles aussi été visées. A noter que l'ouverture de deux registres supplémentaires a été nécessaire.

Le commissaire a tenu 7 permanences, suivant l'estimation de l'affluence attendue, d'une durée initialement prévue de trois heures chacune, réparties sur tous les jours de la semaine (alternant matin et soir) et dont deux ont eu lieu un samedi matin.

La consultation publique a permis aux personnes qui le désiraient de s'informer et de s'exprimer, verbalement, par écrit ou par envoi de courrier, ou encore par voie électronique sur le site de la préfecture de la Nièvre

L'appréciation que le commissaire enquêteur se doit de porter sur le dossier d'enquête et sur les modalités d'organisation et de déroulement de l'enquête publique ne peut faire abstraction de la concertation qui a été menée depuis l'année 2008 par le maître d'ouvrage avec les différents acteurs du projet.

Le bilan de la concertation publique selon les prescriptions de l'article L 300-2 du code de l'urbanisme, est fourni à la pièce C du dossier, dans laquelle, sur pas moins de 31 pages on en analyse les différentes phases.

A l'issue de cette période de concertation, la Direction Interdépartementale des Routes Centre Est a rassemblé l'ensemble des contributions et des expressions du public, pour procéder à un travail d'analyse, tant quantitatif que qualitatif des avis, questions, remarques, critiques, analyses et suggestions.

A la suite de cette analyse, l'Etat a fait une présentation de proposition de solution, qui consiste en une variante de la proposition B, parmi les solutions envisagées, au nombre de cinq qui figurent au tableau de la page 204 de l'étude d'impact.

L'avis général sur le projet, consécutif à la concertation inter services montre un soutien global des partenaires locaux au projet, avec ou sans réserves. Les collectivités locales, mairies de La Charité sur Loire et de La Chapelle Montlinard, se sont exprimées favorablement concernant le projet, et les administrations ont émis globalement un avis favorable à celui-ci.

1.3. Appréciation du commissaire enquêteur sur le dossier d'enquête

L'enquête publique a eu lieu autour d'un dossier complexe et assez volumineux (il compte 526 pages en format A2 au total, ce qui représente plus de 1000 pages en format A4) adapté à la nature et à l'importance du projet de travaux de réhabilitation de l'ouvrage et d'adjonction d'une passerelle.

Sa composition en pièces respecte scrupuleusement celle prévue à l'article R 123-8 du code de l'environnement.

La **pièce A**, qui indique les textes régissant cette enquête, la façon dont elle s'insère dans la procédure administrative, ainsi que les décisions qui peuvent être prises à la suite de celle-ci, n'appelle pas d'observations de la part du commissaire enquêteur, elle est prévue par la réglementation.

La **pièce B**, permet au public d'évaluer la teneur des avis émis sur le projet par les différents services et administrations consultés.

Le commissaire enquêteur, quant à lui s'interroge sur le contenu de l'analyse de l'autorisation nécessaire ou non, relative à la procédure au titre de la loi sur l'eau (page 23 de la pièce B).

... la rubrique visée étant la suivante :

- *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 m et inférieure à 100m.*

Or, on se trouve dans le cas d'un ouvrage dont la longueur est de 210m

La **pièce C**, répond à la prescription du 5° de l'article R123-8 du code de l'environnement qui demande que le dossier comprenne la concertation définie à l'article L 121-16 du même code. Cette procédure de concertation préalable à l'enquête publique est la même que celle qui est prévue à l'article L 300-2 du code de l'urbanisme.

Cette concertation a été conduite du 6 au 27 février 2012, et son bilan a été dressé pendant l'été de l'année 2012.

Le commissaire enquêteur estime qu'elle a été conduite réglementairement et qu'elle a atteint ses objectifs en mettant en place des lieux d'échanges et de débats, afin de permettre au public d'avoir la possibilité de s'exprimer.

Cette expression du public a été prise en compte par le maître d'ouvrage, et lui a permis d'amender son projet, en même temps que l'information fournie en amont à celui-ci, avait un rôle didactique pour améliorer la compréhension du projet à venir.

Il est toutefois à noter, que seulement, 43 avis ont été émis, pour un projet qui concerne tout de même un bassin de vie d'une vingtaine de mille habitants.

La **pièce D**, qui traite de l'étude d'impact sur l'Environnement, a fait l'objet du plus long commentaire du commissaire enquêteur. C'est le document, de loin le plus volumineux du dossier puisqu'il comporte 294 pages sur un total de 526, soit plus de la moitié du dossier, et c'est celui qui permet de peser l'essentiel des avantages et des inconvénients du projet.

Le commissaire tient à noter d'emblée qu'il s'agit d'un document de qualité, dans sa présentation comme dans le fond de l'analyse. Aucun aspect des impacts du projet n'a été omis de ces études, sauf peut-être, la façon dont a été traité le cinquièmement de l'article R122-5 du code de l'Environnement qui demande les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement et de santé humaine, parmi les solutions de substitution examinées, le projet présenté a été retenu.

En effet, six solutions techniques, explicitées au tableau de la page 204 de l'étude d'impact, ont été étudiées, dont une variante statu quo :

- Variante A, sans nouveau pont ni passerelle et alternat pour PL.
- Variante B, sans nouveau pont, avec passerelle et alternat pour TV.
- Variante C, sans nouveau pont, ni passerelle et alternat pour TV.
- Variante D, sans nouveau pont, ni passerelle, mais déviation PL sur itinéraires existants.

- Variante E, avec nouveau pont dans le cadre d'une déviation, sans passerelle et passage des PL sur la déviation.

L'autorité environnementale ayant fait remarquer que dans l'étude d'impact, seules trois solutions avaient été détaillées, le maître d'ouvrage, dans sa réponse à l'avis environnemental a complété son étude, afin que le public soit éclairé sur le projet de déviation, qui est apparu comme étant au cœur des débats, et l'attente principale des riverains.

Finalement, c'est la solution B qui a été retenue par le maître d'ouvrage, s'inspirant des avantages et inconvénients des autres partis étudiés.

Toutefois, le commissaire enquêteur estime que cette lacune, comblée par la réponse du maître d'ouvrage à l'avis de l'autorité environnementale ne remet aucunement en cause la régularité de l'étude d'impact.

Le contenu de cette étude d'impact, permet bien de formaliser la démarche d'évaluation environnementale de la réhabilitation du pont et d'adjonction d'une passerelle. Il apparaît au commissaire enquêteur que cette démarche a bien rempli son rôle, d'aide au maître d'ouvrage pour bien identifier les impacts du projet, d'information du public et d'aide à la décision pour l'administration en charge du dossier.

Beaucoup des descriptions et des analyses de l'étude d'impact sont complètes et profondes, souvent très techniques et elles sont parfois appuyées d'une cartographie très illustrative et de tableaux explicatifs, supports efficaces d'une réelle pédagogie de certaines problématiques.

On doit souligner que les enjeux environnementaux majeurs ont bien été identifiés :

- L'incidence sur la qualité des eaux du fleuve, pendant la durée des travaux, en particulier la nécessaire conservation de la qualité de celles-ci, avec respect de la présence d'un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau potable.
- L'incidence sur le trafic important de la RN 151, en particulier celui des camions, ayant un dangereux impact sur les déplacements des piétons ou des cyclistes et sur la qualité de l'air des résidents de l'île du faubourg.
- L'obligation de respecter la qualité patrimoniale du pont de pierre, auquel sera adjointe une passerelle métallique, dont il faudra veiller à une bonne intégration paysagère.
- Le respect, pendant la période de travaux de l'espace boisé classé situé dans l'île du faubourg, quai Léopold Senghor sur lequel il est prévu d'installer des baraques de chantier pour la durée des travaux.

Le commissaire enquêteur estime que les impacts, dont l'essentiel se produira en phase chantier sont bien recensés et analysés. Ils concernent surtout les eaux souterraines et superficielles de La Loire, la circulation des véhicules, en particulier celle des poids lourds intégralement déviée, l'alimentation et la coupure temporaire des réseaux souterrains, déplacés préalablement à la mise en route des travaux.

S'agissant des mesures mises en œuvre, pour supprimer, réduire et si possible compenser les conséquences dommageables de ces impacts sur l'environnement et la santé, le commissaire enquêteur pense que le maître d'ouvrage les a bien pris en compte.

La pièce E traite de l'évaluation des incidences au titre de NATURA 2000, du projet de réhabilitation du pont de La Charité sur Loire et d'adjonction d'une passerelle, dont le contenu figure dans les prescriptions de l'article R414-23 du code de l'environnement.

Cette étude, qui est déjà partie intégrante de l'étude d'impact, permet au public de juger de la consistance de l'évaluation des incidences du projet de travaux de réhabilitation du pont sur le réseau NATURA 2000.

La **pièce F** représente le résumé non technique de l'étude d'impact, qui figure dans un volume séparé, ce qui facilite sa consultation. Il s'agit d'un résumé non technique de qualité, qui permet au public d'avoir une première approche très complète du projet. Il reprend l'organisation générale de l'étude d'impact, ce qui aide la recherche, et la consultation plus détaillée des sujets et thématiques traités dans celle-ci.

La **pièce G** comporte un document des éléments d'évaluation socio-économiques du projet. Cette pièce est requise en application du décret n° 2013'1211 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics, en application de la loi n° 2012-1558 de programmation des finances publiques.

Elle aide le public à apprécier les éléments, d'analyse socio-économique, qui a guidé les choix du porteur de projet, pour ces travaux financés par l'état à hauteur de 5,5 millions d'euros.

Le **Dossier loi sur l'eau** permet au public de juger de la qualification des impacts environnementaux du projet dans ce domaine, et de la pertinence des mesures à mettre en place.

A la page 6 du dossier, il est dit que le projet dans sa globalité est soumis à une procédure administrative préalable à la réalisation des travaux au titre de la rubrique suivante :

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** :

1. Supérieure ou égale à 100m : **Autorisation**
2. Supérieure ou égale à 10m et inférieure à 100m : **Déclaration**

Dans le cas présent, la largeur totale de l'ouvrage (pont + passerelle) est portée à 10,50m. La procédure de déclaration est concernée au titre de cette seule rubrique mais le dossier fait l'objet d'une autorisation complémentaire.

Cependant, le commissaire enquêteur constate que la rubrique 3.1.3.0 de l'article R 214-1 du code de l'environnement ne prend pas en compte la notion de largeur de l'ouvrage, mais seulement celle de longueur, qui concernant le pont de pierre et sa passerelle est de 210m.

On se trouve donc dans le cas n°1 qui relève du régime de l'autorisation soumise à enquête publique, en application des dispositions de l'article L 214-4 du code de l'environnement.

A la page 42 du dossier, il est indiqué que seule une rubrique de la nomenclature loi sur l'eau (rubrique 3.1.3.0) est concernée pour la phase définitive et pour la réalisation des travaux.

Or le pont se situant en zone NATURA 2000, le commissaire se demande, si en référence aux dispositions de l'article R 414-27 du code de l'environnement, le projet n'est pas aussi concerné par un autre type d'autorisation relative au 17° de la rubrique 3.2.2.0.:

17) Impacts sur le milieu aquatique, ou la sécurité publique : 3.2.2.0.

Surface soustraite supérieure à 0,2 ha, lorsque la réalisation est prévue en tout ou partie à l'intérieur D'un site NATURA 2000.

Installations, ouvrages, remblais dans le lit Majeur d'un cours d'eau.

En effet, la passerelle installée mesure 1,80 m de large sur une longueur de 210 de long, ce qui représente une surface d'environ 0,378 ha.

1.4. Appréciation sur l'organisation et le déroulement de l'enquête publique

Comme il est prévu à l'article R 123-13 du code de l'Environnement, le préfet, avant de prendre son arrêté organisant l'enquête, a consulté le commissaire enquêteur. A dire vrai, les modalités d'organisation de celle-ci, ont, été arrêtées sur la base d'un large accord entre la préfecture, le maître d'ouvrage, consulté par téléphone et le commissaire enquêteur.

Le commissaire enquêteur, qui renvoie sur ces points aux développements qu'il a consacré dans le rapport aux conditions d'organisation de l'enquête confirme ici :

- que la publicité de l'enquête, qui a été au-delà des obligations légales, puisqu'un avis d'ouverture d'enquête a été publié dans les annonces légales d'un cinquième journal de la région, en même temps qu'un article annonçant l'enquête et explicitant le projet paraissait dans le journal du Centre. Un second article dans le même journal fait part de l'opposition d'un collectif d'associations au projet de passerelle, ainsi que de la position favorable du maire de La Charité sur Loire. Cette publicité, dans son ensemble, qui a nécessité sur le site et ses abords la pose de trois panneaux d'avis d'ouverture d'enquête lui a paru exemplaire.
- que les modalités de mise à disposition du dossier dans les mairies des deux communes concernées, ont permis à toute personne désireuse de le faire d'en prendre connaissance.

Toutefois, à noter qu'en raison d'un congé pour maladie, non remplacé de la secrétaire de mairie de La Chapelle Montlinard, le secrétariat a été fermé du 24 septembre 2015 au 4 octobre 2015, soit 11 jours sur 45 qu'en compte la durée de l'enquête.

Après intervention du commissaire enquêteur et des services de la préfecture de la NIEVRE, auprès de Monsieur le maire, une solution a été trouvée, afin que le dossier soit consultable par le public, à partir du lundi 5 octobre 2015. (les lettres du commissaire enquêteur informant la préfecture de la NIEVRE, autorité organisatrice de l'enquête, et sa réponse figureront en annexes).

On doit aussi remarquer que l'article R 123-12 du code de l'environnement, traitant de l'information des communes prévoit un exemplaire de dossier pour chaque commune sur le territoire de laquelle le projet est situé. En l'occurrence, seul le territoire de la commune de La Charité sur Loire est concerné par le projet de réhabilitation du pont et le dossier mis à la disposition de la mairie de La Chapelle Montlinard peut être considéré comme une information supplémentaire, mais non obligatoire.

- Que la mise en ligne sur le site des deux préfectures, de l'avis d'ouverture d'enquête, du résumé non technique de l'étude d'impact, de l'avis de l'autorité environnementale, et la possibilité pour le public, d'obtenir à ses frais copie du dossier d'enquête étendent le champ de la consultation.
- que le public a eu tout loisir de s'exprimer, par écrit, sur les registres, ou par courrier, ou par voie électronique sur le site de la préfecture de la NIEVRE, ou encore par oral, à l'occasion des permanences, organisées en nombre que le commissaire enquêteur a positionnées dans des conditions de proximité et de temps, concernant l'essentiel des plages de disponibilité des habitants et des travailleurs, prévoyant d'ailleurs deux permanences le samedi matin.
- Que s'il n'a pas donné une suite favorable à la demande de prorogation de l'enquête et de réunion publique, requête présentée par l'association DECAVIPEC, c'est pour les motifs suivants :

- Cette décision a été prise, en raison des conditions suffisantes de durée de celle-ci (45 jours), de disponibilité de consultation du dossier, de permanences du commissaire enquêteur, au nombre de sept, pour un projet bien connu de la population, dont les premières études datent de l'année 2008, et ayant fait l'objet d'une concertation prévue au titre de l'article L 300-2 du code de l'urbanisme. Le descriptif de ces dispositifs d'information, est présenté aux pages 12 et 13 de la pièce B.
- A noter que dans les contributions du public, cette même demande a parfois été évoquée, mais n'a pas fait l'objet d'une lettre adressée au commissaire enquêteur. En tout état de cause, la réponse aurait été la même que celle qui figure dans la lettre mise en annexe n°5 du rapport d'enquête publique.

Au final, le commissaire enquêteur constate, et tient à souligner:

- que l'enquête a largement suscité l'intérêt du public, en particulier des résidents et des usagers du quartier de l'île du faubourg, et des habitants des quais de Loire.
- que les personnes qui se sont exprimées sur le projet mis à enquête publique, c'est-à-dire la réhabilitation du pont de pierre et l'adjonction d'une passerelle, avaient surtout pour préoccupation de dire non au trafic de camions et aussi, non à la passerelle portant atteinte à la qualité patrimoniale du pont classé, avec en corollaire, le souhait d'une déviation vers le nord, avec un nouveau pont, mais ne se prononçaient qu'en partie sur la qualité du projet actuel.
- que l'essentiel des observations les plus fournies, a été produit par les membres des associations composant le collectif.
- que l'enquête s'est déroulée dans un climat assez passionné, en raison de la mobilisation du collectif d'associations, qui a multiplié tout au long du temps de l'enquête publique les actions auprès de la population, articles dans la presse locale, présence les samedis sur le marché, manifestation et défilé sur la voie publique, et réunion d'information.
- Que la teneur et le ton des observations sont restés modérés, tout au long de la consultation publique, marquée à sa fin, par une remise du collectif d'associations, au commissaire enquêteur, de deux pétitions, l'une contre la passerelle et l'autre, pour un deuxième pont.
- Que les échanges avec le public, et les associations, ont toujours été empreints de respect de l'autre et de courtoisie, aussi bien dans les attitudes que dans les expressions.
- Que les visites de terrain et les reconnaissances, liées à certaines observations du public, lui ont permis de mieux appréhender les arguments de celui-ci, leur réalité et consistance, et de mesurer la prise en compte qui en est faite dans le dossier.
- Que l'opposition qui s'est notoirement manifestée au projet, avait comme postulat de départ, la réparation des dégradations du pont de pierre, et impérieusement, que la seule solution acceptable au remède du transit routier était la construction d'un nouveau pont.

2. L'UTILITE ET LA NECESSITE DU PROJET

Le pont de pierre de La Charité sur Loire, d'une longueur de 210 mètres, dont la première construction fut mise en œuvre en l'année 1520, présente une valeur patrimoniale indéniable, qu'il est indispensable de préserver. Il possède une autre particularité qui est de représenter le vecteur

de traversée de la Loire par la RN 151, qui constitue une composante importante de transit pour les poids lourds empruntant l'axe Est Ouest, et inversement.

Il s'agit aussi d'un axe structurant pour le bassin de vie de La Charité sur Loire, reliant les départements du Cher et de la Nièvre, ayant une liaison avec l'autoroute A77, en direction de Nevers et de Paris, qu'il devient urgent et indispensable de réparer, pour assurer sa pérennité.

Concernant la circulation, la largeur actuelle du pont ne permet pas d'assurer la sécurité de ses usagers, car les camions empruntant cette voie sont parfois obligés de monter sur les trottoirs pour se croiser. Il en résulte une situation très dangereuse pour les piétons et les cyclistes utilisant le pont pour relier le faubourg à la ville.

La configuration du pont est une entrave au développement des mobilités de déplacements, en raison de trottoirs trop étroits, qui accentuent la dangerosité de la traversée du fleuve.

C'est pour répondre à ces deux problématiques que l'opération de réhabilitation du pont de pierre de La Charité sur Loire, et d'adjonction d'une passerelle, assurant le franchissement de la Loire par la RN 151 a été inscrite au Plan de Modernisation des Itinéraires routiers et que son pilotage sera assuré par l'Etat-DIR Centre Est, maître d'ouvrage.

2.1. Les points forts sur lesquels le projet peut s'appuyer

2.1.1. L'indéniable nécessité et l'urgence de la réparation des dégradations du pont

Le pont de pierre, d'une longueur de 210 mètres, assurant le franchissement du fleuve, a vu sa première construction entreprise en 1520. Sa valeur patrimoniale majeure est actuellement reconnue, puisqu'il est inscrit à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques ; mais il constitue aussi, en tant que support de la route nationale n°151 lors du franchissement de la Loire, un important axe de circulation et de transit pour les poids lourds qui empruntent la direction de l'est ou celle de l'ouest. Il constitue aussi un axe structurant pour le bassin de vie de la ville de La Charité sur Loire, en reliant les départements du Cher et de la Nièvre, sur l'axe des villes Troyes-Auxerre-Bourges, et en permettant un accès rapide à l'autoroute en direction de Paris.

L'état de vétusté avancé de l'ouvrage, fait que sa réparation constitue une priorité pour préserver sa pérennité. En effet, celui-ci souffre de plusieurs pathologies, telles que, éclatements de pierres sur les parapets, les tympans et les plinthes, avec des fissures et des décollements, ainsi qu'une chaussée dégradée avec infiltration des eaux.

2.1.2. L'urgence de l'amélioration de la sécurité du trafic piétonnier, lors de la traversée du pont

Le trafic important de camions empruntant la route nationale n°151, lors de la traversée du fleuve par le pont de pierre, confère à celui-ci une fonction essentielle de transit pour ces véhicules. En effet, la traversée de la ville 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.

Actuellement, la largeur du pont ne permet pas d'assurer la sécurité de ses usagers. Les poids lourds empruntant la RN 151 par le pont, sont assez souvent obligés de monter sur les trottoirs pour pouvoir se croiser.

Cette situation, constitue un véritable danger pour les piétons et les cyclistes empruntant le pont, pour aller du faubourg de l'île au centre-ville. Le même problème sécuritaire concerne aussi la traversée de l'île du faubourg, sur laquelle les croisements de véhicules sont assez problématiques.

La traversée du pont est rendue dangereuse pour les piétons et les personnes à mobilité réduite, en raison de l'étroitesse des trottoirs, et c'est en ce sens que le projet va permettre d'améliorer les conditions de circulation sur celui-ci.

2.1.3. La régulation du trafic

L'inadaptation au trafic actuel, de la largeur de la chaussée du pont, met non seulement en péril la qualité et la pérennité de celui-ci, mais retentit aussi sur la fluidité de la circulation des véhicules, en particuliers des camions.

Le fonctionnement de cette route nationale, à la fois sur le pont et lors de la traversée de l'île du faubourg ne correspond plus guère à son statut, et en particulier les conditions de sécurité pour les cyclistes, les piétons et les personnes à mobilité réduite ne sont pas garanties.

Les trottoirs trop étroits, sont inadaptés à une traversée sereine du pont par les usagers. En même temps, l'insuffisance de la largeur de la voie dédiée au trafic routier, rendant les croisements de poids lourds très aléatoires, amplifie notablement ce phénomène d'insécurité ressenti par les passants, et surtout par les riverains, utilisateurs quotidiens de l'ouvrage, résidents du camping municipal et usagers de la nouvelle vélo- route.

Un autre handicap à la fluidité, du trafic routier sur le pont de pierre, et dans la traversée de l'île du faubourg, est le fait de deux rétrécissements auxquels il est impossible à remédier, un monument érigé sur le pont, et un bâtiment non aligné et saillant dans l'île du faubourg, dont la présence dans la ZPPAUP rend la démolition impossible.

Ces rétrécissements induisent au moment des heures de pointe, des rassemblements de véhicules, provoquant des ralentissements préjudiciables à la qualité et au cadre de vie des riverains, tels que façades noircies et détérioration de la qualité de l'air.

C'est pour toutes ces raisons, que des mesures sont envisagées pour améliorer le transit et la fluidité du trafic routier, en élargissant la chaussée, afin de faciliter les croisements et en mettant en place un alternat sur l'île du faubourg, de manière à supprimer les embouteillages sur ce parcours.

2.1.4. Une assez bonne prise en compte des enjeux environnementaux

D'autres points forts du projet sont liés, moins à la technologie elle-même des travaux de réhabilitation de l'ouvrage, qu'à la prise en compte des enjeux d'environnement, surtout pendant la phase de ceux-ci. Ainsi, notamment la prise en compte des eaux souterraines et de ruissellement, la faune et la flore, l'alimentation en eau potable, la préservation des espaces boisés classés et le cadre de vie des habitants constituent des points forts du projet.

- **Les eaux souterraines et de ruissellement**

Le commissaire enquêteur estime que la problématique des eaux souterraines et de ruissellement a bien été prise en compte par le maître d'ouvrage, grâce aux mesures suivantes. En effet, bien qu'il n'y ait pas d'intervention dans le lit mineur du fleuve, les eaux superficielles et souterraines peuvent subir un risque de pollution des eaux de la Loire, lié à un déversement accidentel pendant la phase chantier.

Afin de limiter, voire supprimer les risques de pollution indirecte de la Loire, des bâches étanches seront utilisées pour recueillir les liquides et les déchets, et l'emploi de filets micro maille assurera une bonne luminosité sur les plateaux de travail.

Les eaux usées provenant des baraques de chantier, seront récupérées et envoyées vers une filière de traitement classique. L'entretien des engins, sera effectué, sur la zone de chantier du quai Clémenceau, et les déchets du site des travaux seront triés, stockés et évacués en direction de la filière de traitement appropriée.

A l'inverse de ce qui n'est pas fait actuellement, un réseau de collecte des eaux pluviales sera mis en place sur le pont, au moyen de caniveaux, permettant de les évacuer en direction du milieu naturel.

- **Le risque inondation**

Afin de tenir compte de la position du chantier, localisé en zone d'aléa très fort du Plan de Prévention du Risque Inondation de la Loire, en phase travaux, une surveillance continue des niveaux d'eau sera effectuée, en coordination avec le service de prévision des crues.

Un dispositif d'alerte aux crues sera ainsi mis en place, avec le concours de la station de GIVRY, comportant trois niveaux d'intervention, définissant les mesures successives suivantes :

- Evacuation des zones d'installation du chantier les plus basses, du personnel sur le pont et arrêt du transit des piétons sur la passerelle provisoire.
- Evacuation des bâches étanches disposées sur l'échafaudage.
- Evacuation des zones de chantier les plus hautes.

Une surveillance des appuis de l'échafaudage amont, sera aussi mise en place en cas de crues, pour veiller à d'éventuelles accroches d'embâcles, afin d'opérer leur retrait, en cas d'enjeux majeurs.

- **La flore et la faune**

En raison de risques perturbateurs prévisibles sur la faune du site et de dégradations des milieux naturels des berges du fleuve, imputables aux activités de chantier, un dossier de demande de dérogation à la réglementation des espèces protégées doit obligatoirement être réalisé, afin d'assurer la sécurité juridique du projet.

En effet, le lézard des murailles présent sur le pont, sera une espèce impactée par le risque d'écrasement pendant les travaux. La Pulicaire commune, espèce protégée, présente sur les berges, sera elle aussi touchée par les travaux. Bien que ne soient pas cités les chiroptères, assez peu recensés, on peut aussi supposer que leur recherche n'ait pas été suffisante.

Toutefois, le commissaire enquêteur estime qu'avec les mesures d'insertion écologique mises en place, le projet ne présentera pas d'incidences significatives pour l'ensemble du patrimoine naturel concernant le territoire de l'aire d'étude.

- **L'alimentation en eau potable**

Le site du chantier du pont de pierre, étant localisé sur le territoire du périmètre de protection rapprochée des captages d'alimentation en eau potable de l'île du Lac, un certain nombre de mesures prévues dans son règlement seront respectées. En effet cette localisation représente un enjeu notable pour le projet, en raison du fait que ces captages constituent une contrainte réglementaire et sanitaire forte, car ils alimentent en eau potable la ville de La Charité sur Loire.

- **Les espaces boisés classés**

Une attention toute particulière, a été portée par le maître d'ouvrage au respect de l'espace boisé classé « EBC), situé au sud de l'île du faubourg, cela d'autant plus que cette problématique était soulignée par l'autorité environnementale.

Concernant cette zone, que le maître d'ouvrage avait prévu d'utiliser dans l'organisation de son chantier, des engagements ont été pris par celui-ci, afin de minorer le plus possible l'impact des installations sur ces arbres classés :

- La partie sud- est de cet espace pourra recevoir des installations légères.
- La partie sud ne sera utilisée qu'en dernier recours.
- Aucun arbre ne pourra être abattu et chacun d'entre eux recevra une protection autour du tronc et éventuellement les basses branches seront protégées.
- Le coordinateur environnemental est chargé de veiller au respect de la stricte application des mesures prévues.

- **Le cadre de vie des habitants**

En phase chantier, il est bien entendu que le cadre de vie des habitants de l'île du faubourg et des usagers habituels du pont sera largement bouleversé, en raison des coupures de circulation et des nuisances inhérentes à ce type de travaux.

En plus d'une coupure totale de la circulation sur le pont, pendant une quinzaine de jours, le transit des poids lourds, interdit pendant toute la durée du chantier, sera dévié, et la circulation des autres véhicules sera soumise à un mode alterné.

En cas de réalisation du projet, il est permis d'attendre raisonnablement des améliorations dans plusieurs domaines :

- La sécurité des usagers du pont de pierre sera obligatoirement renforcée par l'installation de la passerelle, en même temps que celle des piétons dans l'île du faubourg sera améliorée grâce à la mise en place de l'alternat des feux, de l'entrée à la sortie de celle-ci.
- Des éléments, permettent d'attendre une meilleure qualité de l'air sur l'île du faubourg, en raison du gain de fluidité de la circulation, évitant les embouteillages générateurs d'augmentation de pollution. La mise en place de l'alternat des feux, en induisant le stockage des véhicules sur les ponts, aura pour conséquence une meilleure dilution de la pollution automobile.
- Bien que cela ne soit pas significatif, une légère amélioration du niveau de bruit peut être espérée en raison d'une circulation plus fluide, évitant les changements de régime moteur.
- Les vibrations devraient sensiblement diminuer, pour les mêmes raisons que pour le bruit, en particulier la disparition de l'utilisation des trottoirs, lors du croisement des poids lourds.

2.2. Les inconvénients qu'il lui faut maîtriser

- **Le strict respect de la valeur patrimoniale du pont de pierre**

Un des sujets les plus abordés et des plus sensibles, évoqué dans les observations du public concerne la mise en place, même à titre temporaire de la passerelle risquant de porter atteinte à la valeur patrimoniale du pont, et à l'image de la cité.

Bien que de plus en plus, l'architecture actuelle ait progressé dans les méthodes d'intégrations paysagères, aidant et permettant la cohabitation et une certaine harmonie de l'ancien et du moderne, on peut cependant légitimement souhaiter et attendre du projet d'installation de la passerelle, qu'il intègre de façon satisfaisante les qualités architecturales et urbaines du site historique de la ville de La Charité sur Loire.

Bien entendu, conformément aux articles L 621-27 et L 642-6 du code du Patrimoine, les avis des services des affaires culturelles ont été recueillis, service du patrimoine de la direction régionale et architecte des bâtiments de France, qui ont respectivement donné les avis suivants, avis du 8 juillet 2014, de non opposition de la DRAC Bourgogne, services des monuments historiques et avis de l'architecte des bâtiments de France, en date du 16 juillet 2014, qui déclare que ce projet n'appelle pas d'observations de sa part, au regard de la zone de protection du patrimoine architectural urbain et paysager de La Charité sur Loire.

Toutefois, au cours de ses permanences et dans le contenu de certaines observations, le commissaire enquêteur a entendu et perçu des voix discordantes, à propos de la teneur des avis de ces services.

- **La qualité des eaux de la Loire**

Des travaux liés à une opération telle que la réhabilitation du pont, avec des opérations de maçonnerie, des stockages importants de matériaux et l'utilisation et le stockage de différents produits dangereux ou polluants, ont nécessité la mise en place d'un certain nombre de mesures d'évitement et de réduction, détaillées aux pages 159 et 160 de l'étude d'impact.

Ces mesures réglementaires réclament un strict respect dans leur application, auquel le maître d'ouvrage devra veiller, en raison des enjeux de qualité de ces eaux superficielles et souterraines.

En effet, il devra être tenu compte des paramètres suivants :

- Le respect des prescriptions du SDAGE Loire Bretagne.
- Le respect du règlement du périmètre de protection rapprochée des captages d'eau potable de la ville.
- Le règlement de la zone d'aléa très fort du PPRI de la Loire, sur laquelle se situe le site du projet.

- **La préservation de l'espace boisé classé du quai Léopold SENGHOR**

Bien que le maître d'ouvrage ait pour souci de n'utiliser qu'en dernier lieu cet emplacement, il n'en reste pas moins que la base de vie du chantier, constituée d'installations légères, sera aménagée en rive sud est de l'île.

Comme cela est indiqué dans le dossier, le coordinateur environnemental devra veiller tout au long du chantier à la stricte application des mesures envisagées pour préserver les arbres de cet espace classé, en particulier le maintien des protections des troncs et la mise en place de portiques destinés à la protection des basses branches.

- **Une explicitation plus riche, des raisons du choix de la variante**

Ce que bien souvent le public a exprimé dans le contenu de ses observations, est une forme d'incompréhension de la décision prise par l'état, de privilégier l'installation d'une passerelle, qui certes, va résoudre une partie des problèmes inhérents à la sécurité des piétons, mais n'apportera pas remède à la totalité des nuisances subies par les habitants de l'île du faubourg.

Il n'est pas admis, par ces résidents et usagers de cette partie de la ville, que la construction d'un deuxième pont, dont l'historique date tout de même d'une quarantaine d'années, soit encore ajournée, ce qui apparaît clairement à la page 20 de la pièce B, où il est dit que la variante E est par ailleurs hors échelle au regard du budget disponible pour l'opération de réhabilitation du pont de La Charité sur Loire.

C'est en ce sens, qu'une véritable explicitation des raisons du choix budgétaire de l'état était attendue par le public.

- **La démonstration des gains attendus à propos de la fluidité du trafic Routier**

Au travers de certaines observations du public, il est dit, que l'installation d'un alternat de feux, risque de provoquer plutôt des embouteillages, liés au stockage en files des véhicules sur les ponts de pierre et de fonte, alors qu'au contraire il est attendu davantage de fluidité.

Le commissaire, quant à lui, pense qu'une attention toute particulière doit être portée à la durée de la phase de l'alternat, bien entendu, conditionnée par la distance séparant les deux feux, mais aussi par le volume du trafic attendu.

Il serait certainement utile, qu'une période d'essai du système soit mise en place et ajustée avant la mise en route éventuelle des travaux.

Dans son mémoire en réponse, le maître d'ouvrage prend l'engagement d'étudier la possibilité d'installer un certain nombre de dispositifs techniques destinés à pallier les éventuels inconvénients, soulignés dans les observations du public

- **Les modalités d'accès à la RN 151, des riverains de l'île du faubourg.**

Une des questions récurrentes des habitants et des usagers du quartier de l'île du faubourg, concerne la façon dont ils vont pouvoir, en sortant de chez eux, emprunter la route nationale 151, pour se rendre en ville, ou pour traverser le pont de fonte, et se rendre dans le Cher.

Leur interrogation porte sur la conduite qu'ils devront adopter, et la manière dont il faudra s'y prendre, en toute sécurité, pour s'insérer dans le flux de la circulation, nouvellement régulée par l'alternat.

La mise en place d'un certain nombre de mesures techniques, destinées à garantir ces accès aux riverains, est prévue par le maître d'ouvrage dans son mémoire en réponse aux questions du public.

- **Gains du projet en matière de bruits et de vibrations**

Le public, et en particulier les associations, ont émis des doutes les concernant, notamment pour l'amélioration de la qualité en matière de bruits.

Certains pensent que le stockage des camions sur les deux ponts, conséquence de la mise en service d'un alternat des feux, aux extrémités de l'île, risque au contraire d'amplifier le volume de bruit. D'autres estiment que les nuisances sonores seront peut-être atténuées en intensité, mais seront accentuées en durée, à cause de la temporisation due à l'alternat.

Les vibrations, quant à elles ne disparaîtront pas, mais seront transférées sur les ponts, lieux de stockage des véhicules, en attente de passage aux feux. Toutefois, ce transfert risque d'être bénéfique pour les habitations situées entre les deux feux de l'île du faubourg.

2.3. Le projet, occasion d'apporter un gain sécuritaire

Bien entendu, le commissaire enquêteur a bien perçu le message que voulaient faire passer les associations et une partie du public, qui se sont manifestés lors de la consultation publique, en déclarant que seule, la solution d'un nouveau pont, permettant la déviation du trafic de poids lourds pouvait répondre à l'ensemble des problèmes actuels.

Toutefois, le projet proposé, objet de cette enquête publique ne concerne que les réparations de l'ouvrage du pont de pierre et l'installation d'une passerelle sur sa partie aval, visant à sécuriser la traversée des piétons et des usagers des mobilités douces.

En attendant la réalisation du contournement routier de la ville, l'approche pragmatique de l'amélioration de la sécurité des usagers du pont de pierre, réside dans l'opération qui consiste à ne plus faire cohabiter piétons et poids lourds. La passerelle, dont le caractère d'amovibilité indique clairement la volonté de non pérennité de son installation, constitue la seule solution capable de répondre à l'urgence sécuritaire de ce problème.

2.4. Avis de l'autorité environnementale sur l'aménagement du pont

Cet avis délibéré, du conseil général de l'environnement et du développement durable ne prend pas position sur l'opportunité ni la pertinence du choix du projet, mais juge de la qualité de l'étude d'impact et de la prise en compte de l'environnement par le projet.

Par la lecture de cet avis, le public peut apprécier selon l'autorité environnementale, les principaux enjeux du projet de réhabilitation du pont et d'adjonction d'une passerelle :

- La régulation du trafic, la sécurité des piétons et des cyclistes et une amélioration de la qualité de l'air sur l'île du Faubourg.
- La préservation de la valeur patrimoniale du pont de pierre et l'intégration paysagère de la passerelle métallique.
- La conservation, pendant les travaux, de la qualité des eaux du fleuve et le respect du périmètre rapproché du captage d'eau destinée à la consommation humaine.
- La préservation de l'espace boisé classé, situé sur l'île du Faubourg, devant servir d'emplacement de base de vie pour le chantier.

A cet inventaire des principaux enjeux, l'autorité environnementale propose entre autre les recommandations suivantes :

- Que soient davantage développées les variantes comprenant une déviation du trafic.
- Explicitation des moyens pour obtenir la fluidité du trafic, et quels en seront les bénéfices de gains des travaux, dans l'amélioration du cadre de vie des habitants de l'île du Faubourg.
- Localisation précise de la zone impactée par le chantier, de l'espace boisé classé de l'île du Faubourg, et mesures mises en œuvre pour la protection de ses arbres.

2.5. Avis des conseils municipaux

La Charité sur Loire

Il donne un avis favorable au projet, tout en soutenant la création d'un nouveau pont à La Charité sur Loire et en demandant une expérimentation de la mise en alternat de la circulation dans l'île du faubourg, avec une évaluation du dispositif.

Le maître d'ouvrage a donné sa réponse et le commissaire enquêteur son avis à la page 37 du rapport.

La Chapelle Montlinard

Le conseil municipal donne un avis favorable, assorti de quatre réserves :

- L'implantation du feu de l'alternat doit être revue, en raison de la non prise en compte de la circulation des routes RD 7 et RD 45 E.
- Largeur de la passerelle insuffisante !
- Assurer la continuité du service, en relation avec le syndicat de transport scolaire du Cher, et les services de secours.
- Instaurer une déviation des poids lourds, notamment étrangers, les travaux réalisés.

La réponse du maître d'ouvrage et l'avis du commissaire enquêteur figurent à la page 38 du rapport d'enquête.

Les conseillers communautaires du Pays Charitois, communauté de communes dont fait partie la ville de La Charité sur Loire, ont émis une motion favorable au projet de restructuration du pont et d'adjonction d'une passerelle, le 8 octobre 2015 (contribution n°78).

Avis motivé du commissaire enquêteur sur la réhabilitation du pont de la CHARITE SUR LOIRE et l'adjonction d'une passerelle

Le commissaire enquêteur, après avoir :

- *Étudié et analysé le dossier mis à la disposition du public*
- *Rencontré le porteur de projet, et visité les lieux*
- *Pris en compte l'avis de l'autorité environnementale, conseil général de l'Environnement et du Développement durable, ainsi que les autres avis des services*
- *Noté la conformité du dossier et du bon déroulement de l'enquête*
- *Constaté la forte participation du public, et de plusieurs associations*
- *Examiné l'ensemble des observations du public*
- *Évalué la sensibilité du projet et les mesures prises, en égard aux milieux, naturel, physique et humain*
- *Rencontré à nouveau le porteur de projet, à l'issue de la consultation publique*
- *Pris connaissance du mémoire en réponse du maître d'ouvrage qui a traité les observations du public, au moyen de neuf thèmes, comportant parfois des sous-thèmes, prenant en compte l'ensemble de celles-ci*
- *Tenu compte, des délibérations des deux conseils municipaux, dont les avis favorables ont été assortis de réserves*

Et, bien que :

- *Une assez forte opposition au projet, ait été manifestée par une partie de la population, au travers de plusieurs associations, participation qu'il faut tout de même relativiser en nombre, eu égard à la population de la ville qui compte environ 5000 habitants, et celle du bassin de vie qui avoisine une vingtaine de mille.*
- *Opposition, essentiellement motivée par un attachement presque affectif à l'idée de l'image dégradée du pont de pierre, par l'installation d'une passerelle, et au problème des nuisances générées par la circulation de poids lourds, sur une route nationale inadaptée à ce trafic.*
- *La véritable solution espérée par les opposants réside dans la construction d'un nouveau pont en aval, projet que l'état n'envisage pas dans l'immédiat.*

Considère plus particulièrement :

- *La qualité d'un dossier prenant bien en compte les contraintes environnementales*
- *La présence, pendant la période de travaux du chantier de réhabilitation du pont, d'un coordinateur environnemental, chargé de veiller au respect des engagements pris concernant les mesures d'évitement et de réduction, envisagées dans le dossier*
- *L'urgente nécessité de la réparation des dégradations du pont de pierre*
- *La prise en compte des dangers, pour les usagers, de la traversée du pont, au moyen de l'installation d'une passerelle*
- *Un gain supplémentaire de sécurité, apporté par la mise en place de l'alternat des feux, lors de la traversée du faubourg de l'île par les usagers*
- *Les difficultés réglementaires et techniques, de la déviation des poids lourds sur le réseau secondaire, la rendant impossible dans la durée.*
- *Le fait que l'installation d'une passerelle amovible, n'a pas d'incidence sur l'engagement de l'état concernant la construction d'un deuxième pont, permettant le contournement routier de la ville de La Charité sur Loire et la déviation des poids lourds*
- *Les avis des services de l'état, qualifiés à le donner sur le projet, DRAC Bourgogne service des monuments historiques, service départemental de l'Architecture et du Patrimoine de la Nièvre et Architecte des Bâtiments de France de la Nièvre.*
- *Le strict respect de la valeur patrimoniale du pont, grâce à une bonne intégration paysagère de la passerelle, dont la spécificité d'être amovible ne doit pas être perdue de vue.*

Par ces motifs :

Le commissaire enquêteur émet un avis favorable au projet.

Il assortit son avis favorable de quatre réserves expresses, c'est-à-dire de conditions qui, si elles n'étaient pas satisfaites avant que le Préfet ne donne son autorisation, conduiraient à faire considérer son avis comme défavorable.

Les réserves :

- De faire une expérimentation et une évaluation de l'alternat des feux, afin de le rendre le plus efficace possible.
- Comme il est d'usage pour des projets dont la réalisation s'inscrit dans une certaine durée, mettre en place un volet communication avec le public, en amont, et pendant la période des travaux.

- Comme il en est fait mention à la réponse du maître d'ouvrage au thème 2, il sera indispensable que soient prises en compte les contre-propositions de projets de déviations, énoncées par le public, lors de la présente consultation.
Elles devront faire parties des variantes étudiées lors de la concertation menée au titre de l'article L 300-2 du code de l'urbanisme, dans le but d'identifier la variante, à présenter à l'enquête publique.
- De mettre en place les dispositifs techniques, dont le maître d'ouvrage a pris l'engagement, dans les réponses qu'il a apportées dans son mémoire concernant le thème 4.

Les recommandations :

- De réaliser des mesures comparatives de bruit après la finalisation du projet, à la demande éventuelle des habitants du faubourg de l'île.
- De profiter du début de la période de travaux, pour compléter l'étude sur les chiroptères, réalisée sur une seule nuit d'écoute, le 13 août 2012.

Fait à Coulanges les Nevers le 17 décembre 2015

Gérard MILLERAND

