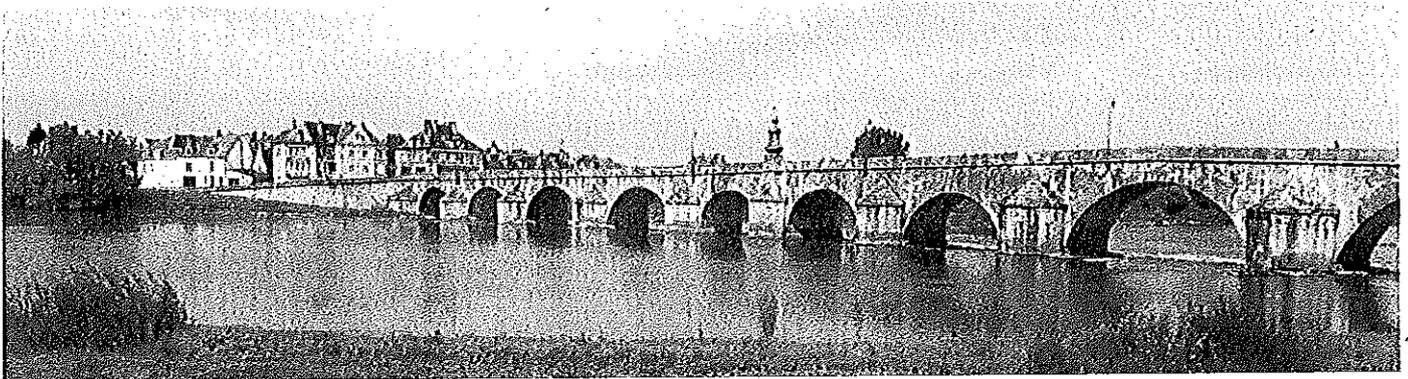




**RN151 – AMÉNAGEMENT DU PONT À LA CHARITÉ-SUR-LOIRE**  
Réhabilitation et adjonction d'une passerelle dédiée aux mobilités douces



**MÉMOIRE EN RÉPONSE AU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR  
PROCÈS VERBAL DU 10/11/2015**

<b>Préambule</b> .....	<b>3</b>
<b>1. Atteinte au patrimoine architectural et paysager</b> .....	<b>4</b>
<b>2. Projet de déviation de La Charité sur Loire</b> .....	<b>5</b>
2.1. Déviation d'agglomération et/ou d'un deuxième pont.....	5
2.2. Déviation des poids lourds par itinéraires existants .....	6
2.3. Variantes étudiées.....	6
2.4. Variantes de projet alternatives.....	7
<b>3. Continuités en phases exploitation et chantier</b> .....	<b>8</b>
<b>4. Alternat et fluidité du trafic</b> .....	<b>9</b>
<b>5. Manquements au dossier d'enquête publique</b> .....	<b>10</b>
<b>6. Nuisances résiduelles</b> .....	<b>12</b>
6.1. Sécurité des déplacements doux et motorisés .....	12
6.2. Bruit et vibrations.....	13
6.3. Pollution et qualité de l'air .....	13
<b>7. Stabilité structurelle du pont</b> .....	<b>14</b>
<b>8. Economie</b> .....	<b>14</b>
8.1. Coût du projet .....	14
8.2. Atteinte à l'économie locale.....	14
<b>9. Délibération des conseils municipaux</b> .....	<b>15</b>

## PRÉAMBULE

L'opération de **réhabilitation du pont de La Charité sur Loire et d'adjonction d'une passerelle** est une opération d'investissement du réseau routier national inscrite, pour un montant de 5,5 M€, au contrat de plan Etat – Région de Bourgogne 2015 – 2020 signé le 24 avril 2015.

Son objectif est de **renforcer structurellement le pont pour assurer sa pérennité fonctionnelle** pour un montant de travaux estimé à 4,5 M€ et d'adjoindre une passerelle provisoire destinée à séparer le trafic routier des modes doux de circulation pour mieux assurer la sécurité des piétons et des cyclistes sur la traversée de la Loire. Son coût est estimé à 1 M€.

Cette opération n'a pas pour ambition de supprimer les autres nuisances occasionnées par le trafic routier de la RN 151 dans l'ensemble de la traversée de La Charité sur Loire (pollutions, vibrations, bruit, ...) bien qu'elle contribue à les réduire par certains aspects.

**La suppression des nuisances liées au trafic routier dans la traversée de l'île du Faubourg et sur les quais de la Loire est l'objectif de l'opération de déviation de La Charité sur Loire.** La réalisation de ces études est également inscrite au contrat de plan Etat – Région de Bourgogne 2015 – 2020.

La stratégie d'aménagement routier décidée par l'État, qui inscrit ces deux opérations dans le contrat de Plan Etat-Région en cours, montre **que les deux opérations ne sont pas exclusives l'une de l'autre mais sont au contraire complémentaires.** La première est réalisable rapidement pour répondre au seul objectif exprimé (pérennisation du pont) et pour un montant sommes toutes modeste au regard de la seconde dont le budget représentant plusieurs dizaines de millions d'euros vise des objectifs différents (report des poids lourds et diminution du trafic dans La Charité, réduction des nuisances...). La seconde ne pourra être discutée avec le public qu'à l'issue d'études de faisabilité menées avec l'ensemble des acteurs du territoire à une échelle de temps beaucoup plus longue.

Il est donc nécessaire et primordial de considérer ces deux opérations dans leur échelle temporelle respective et de recontextualiser leurs objectifs respectifs qui sont sensiblement différents.

Le projet a été soumis à une Consultation Inter-Services - CIS - administratifs (mairie, DREAL, DDT, chambres consulaires...) en 2014 – 2015. Les organismes ont pu donner leur avis sur la base de l'étude d'impact. Le dossier a ensuite été soumis à l'avis de l'Autorité Environnementale - Ae - en juillet 2015.

Le maître d'ouvrage précise qu'il a apporté au dossier d'enquête publique toutes les réponses aux avis issus de la CIS et de l'Ae et invite les contributeurs à s'y référer.

Les **contributions non argumentées ou peu compréhensibles** sont prises en compte dans la participation du public mais n'appellent pas de réponse de la part du Maître d'Ouvrage. Il s'agit des contributions suivantes : 3 - 7 - 22 - 29 - 35 - 36 - 44 - 45 - 54 - 85 - 86 - 88 - 89 - 94 - 101 - 117 - 140 - 152 - 160 - 167 - 168 - 169.

Elles trouveront des éléments d'éclairage via les réponses détaillées ci-après.

Les **contributions favorables au projet** n'appellent pas de réponse de la part du maître d'ouvrage. Elles représentent 27,8 % des contributions.

*Consulter les réponses à l'avis de l'Ae en pièce B (chapitre 1.5) du dossier d'enquête publique.  
Consulter les réponses aux remarques de la CIS en pièce C (chapitre 3) du dossier d'enquête publique.*

## 1. ATTEINTE AU PATRIMOINE ARCHITECTURAL ET PAYSAGER

Cette réponse s'adresse aux contributions n° : 1- 5 – 6 – 9 – 10 – 12 – 13 – 15 -19 – 20 – 25 - 26 – 27 – 28 – 31 – 32 - 49 – 53 – 58 – 59 – 60 – 62 – 70 – 74 – 77 – 80 – 91 – 94 - 95 – 96 – 97 – 98 - 99 – 100 – 101 – 102 – 103 – 104 – 105 – 106 – 98 -111 – 112 – 114 – 115 – 116 – 121 - 127 – 128 - 129 – 130 – 133 – 134 – 135 – 136 – 147 – 151bis – 159 – 164 – 165 – 170 – 171 – 174 – 177 – 178 - 180 – 181 – 182 – 183.

Les instances garantes de la préservation du patrimoine historique du site de La Charité sur Loire sont le Service Départemental d'Architecture et du Patrimoine de la Nièvre (SDAP) et la Direction Régionale des Affaires Culturelles de Bourgogne (DRAC). Ces deux instances ont été associées tout au long des différentes phases d'études, **depuis la concertation du public organisée début 2012**, pour la rédaction du programme de l'opération, jusqu'au recrutement du cabinet de maîtrise d'œuvre. L'Architecte des Bâtiments de France (ABF) a été notamment membre du jury de concours qui a sélectionné le projet architectural retenu.

La **Direction Régionale des Affaires Culturelles** s'est prononcée sur le projet en toute connaissance et a émis un avis de non opposition au projet en date du 9 juillet 2014.

**L'Architecte des Bâtiments de France s'est exprimé favorablement pour la variante B** par courrier du 12/02/2009 et favorablement au regard de la zone de protection du patrimoine urbain architectural et paysager de La Charité sur Loire par courrier du 16 juillet 2014.

Cette procédure et les avis afférents **respectent les dispositions réglementaires** visant la protection des monuments inscrits à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques, dont le pont de La Charité-sur-Loire fait partie. **Le maître d'ouvrage se conforme à l'avis des experts et à la réglementation** concernant l'intégration esthétique de la passerelle et la préservation du patrimoine architectural.

*Consulter les courriers des instances en pièce B (chapitre 1) du dossier d'enquête publique.*

### ❖ *Concernant le projet éolien de Lugny-Champagne*

Le projet éolien de Lugny-Champagne est sans commune mesure avec le projet de passerelle du pont de La Charité sur Loire en ce qu'il constitue un aménagement pérenne et d'ampleur qui impactera effectivement le paysage à grande échelle autour du site de La Charité-sur-Loire. La passerelle reste un équipement urbain qui n'a pas vocation à être maintenu. L'analyse des co-visibilités effectuée pour ce projet est partiellement valable pour la passerelle. Cependant, l'impact décrit sur « l'arrière plan paysager dépourvu de toute émergence » qui appuie le refus du Préfet ne s'applique pas à la passerelle.

### ❖ *Concernant les co-visibilités et le stockage de poids lourds*

Le stockage des poids lourds sur les ponts est le meilleur compromis entre stocker les camions dans le Faubourg (moins visibles depuis le prieuré mais nuisances pour les riverains) et les stocker de part et d'autre de la Loire (allongement de l'alternat et donc allongement du temps de parcours). La co-visibilité entre les files de poids lourds et le prieuré n'aura lieu que ponctuellement en heure de pointe.

Le cadencement des feux d'alternat, spécifiquement calibré aux heures de pointe, atténuera les files d'attentes.

La vue depuis l'île vers le prieuré côté amont ne présentera pas de co-visibilité avec la passerelle.

## 2. PROJET DE DÉVIATION DE LA CHARITÉ SUR LOIRE

Cette réponse s'adresse aux contributions qui demandent la réalisation 2ème pont, revenant à réaliser une déviation courte de la Charité- sur-Loire n° 11 – 12 – 15 - 17 – 18 – 19 – 20 – 21 – 25 – 27 – 28 – 32 - 39 - 43 – 47 – 50 - 57 – 61 - 70 – 72 - 80 – 84 – 85 – 87 - 95 - 96 – 97 – 98 - 100 – 102 -103 – 104 – 105 – 106 – 107 -108 – 109 - 110 – 111 – 112 – 115 – 116 – 119 - 120 – 121 - 122 – 123 – 125 - 126 - 127 – 128 – 130 - 133 - 134 – 135 – 144 - 149 - 152 - 153 - 154 – 155 - 156 - 157 – 158 - 161 – 162 – 163 – 166 – 170 – 172 – 174 – 176 – 177 – 179 - 180 – 182 – 183.

### 2.1. Déviation d'agglomération et/ou d'un deuxième pont

Comme il a été indiqué en préambule, **les études d'une déviation de la ville de La Charité sur Loire sont en cours sous le pilotage de l'Etat représenté par la DREAL Bourgogne.**

Ces études sont au stade des études préalables. Les différentes variantes identifiées feront également l'objet d'une **concertation publique** 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.

Les variantes à étudier techniquement, économiquement et d'un point de vue de leur impact social et environnemental ne sont pas, a priori, limitées et **les contre-propositions de déviations apportées au registre de la présente enquête publique devront être débattues dans le cadre de la concertation liée aux études de la déviation.**

Les propositions de construction d'un deuxième pont à l'aval du pont actuel de La Charité-sur-Loire font partie de ces variantes. Le public et les acteurs du territoire **auront donc toute possibilité de s'exprimer à deux reprises sur le projet de déviation** dont l'objectif est de dévier le trafic de transit pour supprimer totalement les nuisances dans la traversée de la Charité sur Loire et en particulier dans le Faubourg.

C'est par ce second projet piloté par l'Etat, que des réponses aux attentes exprimées ici pourront être apportées. Elles ne sont pas l'objet de l'opération de réhabilitation du pont de La Charité-sur-Loire.

La construction d'une déviation ou d'un deuxième pont n'obère pas le fait que **le pont, dans son état actuel, doit être réhabilité au niveau structurel pour pouvoir supporter le trafic de la route nationale qu'il supporte.**

#### ❖ *Concernant la liaison Troyes - Auxerre - Bourges*

Une contribution propose d'en revenir à une déviation intégrable à la liaison Troyes – Auxerre – Bourges en faisant référence au CIADT du 18 décembre 2003.

La référence citée a depuis évolué avec la publication du rapport mobilité 21 dit rapport « Duron » du 27 juin 2013 demandé par le ministre Denis Cuvillier par lettre de mission du 17 octobre 2012 et qui sert de schéma directeur de modernisation des infrastructures ferroviaires et routières à l'actuel gouvernement. **Ce rapport a exclu des investissements prioritaires de l'Etat la liaison Troyes – Auxerre – Bourges.**

## 2.2. Déviation des poids lourds par itinéraires existants

Cette réponse s'adresse aux contributions n°14 – 53 - 77 – 100 – 102 - 103 -104 – 105 - 114 – 125 - 130 - 133 – 134 – 136bis - 158 - 162 – 172 – 173 – 175 – 177.

La loi de décentralisation n°2004.809 du 13 Août 2004 relative aux libertés et responsabilités a conduit au transfert des deux tiers du réseau routier national aux départements et a séparé la responsabilité de gestion des différents réseaux entre l'Etat et les départements.

**Le réseau routier national a vocation à assurer le transit national et international.** Le réseau départemental est destiné à assurer la desserte locale et interdépartementale, voire régionale.

Chacun de ces réseaux est sollicité différemment par le trafic, il est dimensionné en fonction de sa destination et développé en fonction des budgets des gestionnaires.

Dans le cadre du projet de réhabilitation du pont de La Charité-sur-Loire, les départements concernés par les itinéraires de substitutions temporaires peuvent admettre une déviation du réseau routier national sur leur réseau limitée dans le temps (1,5 an de travaux) sans risque de dégradation majeure du réseau départemental. Il n'est par contre **pas envisageable d'installer une telle déviation dans le temps sans envisager des travaux extrêmement lourds de renforcement de ces réseaux**, que les budgets des départements concernés auraient du mal à financer, au regard de l'importance des linéaires que ces déviations représentent.

Les départements n'ont pas vocation à se substituer durablement à l'Etat pour assurer le transit routier national et international. La seule déviation n'empruntant que le réseau national par A71 – RCEA – RN7 – RN151 augmente le délai de parcours actuel entre Auxerre et Bourges de 3 heures.

## 2.3. Variantes étudiées

Cette réponse s'adresse plus particulièrement aux contributions n° 13 - 15 - 28 - 30 – 32 - 58 – 97 – 98 – 100 – 102 - 103 – 120.– 125 - 158 - 176.

Une **concertation publique portant sur 5 variantes** a été organisée par l'Etat en application de l'article L 300-2 du Code de l'Urbanisme du 6 au 27 février 2012. Une **réunion publique de restitution du bilan de cette concertation publique** a été tenue le 20 mars 2012. Cette concertation a conclu à la poursuite des études de la réhabilitation du pont de La Charité sur Loire sur les bases de la **variante B**.

Elles ont également été jointes **dans le mémoire de réponse à l'Autorité environnementale**.

**La variante E n'est pas exclue** puisqu'elle est précisément l'objet de l'opération de déviation de la Charité sur Loire, dont les études sont inscrites au contrat de plan État-Région 2015-2020.

Exceptées les variantes B et E, les autres variantes ne sont pas viables puisque qu'elles ne permettent pas d'offrir un aménagement réglementaire (largeur minimale de trottoir de 1,40 mètre) des circulations douces pour les personnes à mobilité réduite.

*Consulter le bilan de la concertation de 2012 en pièce C (chapitre 2) du dossier d'enquête publique.  
Consulter les réponses à l'avis de l'Ae en pièce B (chapitre 1.5) du dossier d'enquête publique.*

❖ *Concernant la largeur de chaussée de la RN151 au droit du pont*

L'étude d'impact stipule que « Le fonctionnement de la RN 151 actuel ne correspond plus à son statut de route nationale (au droit des deux points de rétrécissements) ». Effectivement, la largeur de la chaussée ne répond plus aux normes de circulation sur RN, que ce soit au point étroit du pont ou au point étroit du Faubourg. Le projet permet donc d'élargir la chaussée sur le pont pour qu'elle permette le croisement de deux poids lourds, et l'alternat favorise le franchissement du point dur du Faubourg conformément aux recommandations.

## 2.4. Variantes de projet alternatives

❖ *Concernant la réalisation d'un pont-barrage*

Les règlements en vigueur (Code de l'Environnement) en matière de gestion des cours d'eau et en particulier sur la Loire, imposent que les ouvrages à construire soit hydrauliquement transparents pour ne pas accentuer les phénomènes de crue à l'amont et qu'ils assurent la libre circulation des poissons migrateurs. Ces règlements imposent, soit de supprimer les obstacles existants, soit de procéder à des aménagements pour les mettre en conformité. La création d'un pont barrage serait contraire à ces règlements est n'est donc pas envisageable sur la Loire.

❖ *Concernant la variante C*

La variante C évoquée à titre provisoire en attendant la réalisation d'une déviation ne permet pas de réserver un passage réglementaire pour les personnes à mobilité réduite. C'est un des motifs qui a conduit à l'écartier.

❖ *Concernant le maintien de l'alternat prévu en phase travaux*

Le maintien de l'alternat prévu en phase travaux conduirait à stocker les poids lourds quai Foch et en partie dans le Faubourg au risque d'accentuer les nuisances pour les riverains (qualité de l'air, bruit, vibrations). Elle rejoint la variante A qui prévoit un alternat long avec des zones de stockage éloignées et des temps d'attentes très longs. C'est un des motifs qui a conduit à écartier cette variante.

❖ *Concernant la variante A*

Cette variante nécessiterait un stockage éloigné des véhicules pour ne pas exposer les quais et le Faubourg aux nuisances induites par les poids lourds en attente. Elle conduirait à des temps d'attente aux feux très longs. C'est un des motifs qui a conduit à écartier cette variante.

❖ *Concernant une passerelle en échafaudage*

Une passerelle provisoire en échafaudage ne présente pas un confort suffisant pour assurer le passage des circulations douces durant plusieurs années.

❖ *Concernant la mise en place de deux passerelles : une en amont et une en aval*

L'implantation d'une seule passerelle de 1,80m de largeur permet d'accueillir les circulations douces (piétons, cyclistes et personnes à mobilité réduite) en toute sécurité et à un coût raisonnable.

### 3. CONTINUITÉS EN PHASES EXPLOITATION ET CHANTIER

Cette réponse s'adresse plus particulièrement aux contributions.n° 15 - 25 - 27 - 28 - 30 – 32 - 63 - 79 - 91- 98 – 103 – 104 – 107 - 111 - 112 – 114 - 115 - 116 – 125 - 130 - 134 - 156 - 171 - 174 - 178 - 179.

La continuité des liaisons douces au droit du Faubourg sera assurée par la Ville de La Charité sur Loire. Son projet de réaménagement est en cours d'étude, c'est pourquoi il n'a pu être détaillé de manière plus explicite au sein du dossier d'enquête.

Lors de la concertation inter-services, la Ville de La Charité a affirmé la nécessité d'intégrer le projet de réhabilitation du pont dans **un ensemble plus large de valorisation urbaine** en réaménageant le quai Foch (aménagement de stationnement cohérent, réfection des trottoirs et de la chaussée) et du Faubourg (installation de place de parking, réaménagement d'un trottoir sécurisé et accessible à tous, création d'une circulation spécifique pour les cycles...) avec en transversalité la continuité cyclable depuis la Loire à Vélo en rive gauche. Ce projet permettra la continuité des modes de déplacements doux de part et d'autre de la Loire dans la commune.

Un feu de signalisation, cadencé spécifiquement par rapport aux feux d'alternat, pourra être mis en place sur le quai Foch, légèrement en retrait du feu actuel. Il permettra de faciliter les mouvements tournants depuis le pont vers le nord, et d'éviter l'encombrement du carrefour d'accroche du pont en rive droite. Il permettra également la traversée des piétons venant de la passerelle. La largeur de la passerelle (1,80 m) est dimensionnée pour faire circuler piétons/personnes à mobilité réduite et vélos tenus à la main.

La sécurité des différents usagers (modes doux et motorisés) en traversée de Loire et dans le Faubourg sera assurée :

- par l'implantation de la passerelle qui permet de séparer physiquement la circulation motorisée des circulations douces,
- par la largeur de la passerelle (1,80 m) qui est dimensionnée pour faire circuler piétons, personnes à mobilité réduite et vélos tenus à la main,
- par des feux d'alternat en phase chantier et en phase exploitation.

La gêne occasionnée en phase chantier vis-à-vis de l'alternat et de la fermeture de circulation aux poids lourds a été réduite autant que possible.

❖ *Concernant la gêne occasionnée au trafic économique local pendant les travaux*

La concertation inter-services a abordé la problématique de la gêne occasionnée par le basculement de voies en phase travaux. Se reporter aux réponses du maître d'ouvrage aux remarques de la CIS.

Consulter les réponses aux remarques de la CIS en pièce C (chapitre 3) du dossier d'enquête publique.  
Consulter l'étude d'impact en pièce D (p4, 178, 182, 184 et 202) du dossier d'enquête publique.

#### 4. ALTERNAT ET FLUIDITÉ DU TRAFIC

Cette réponse s'adresse plus particulièrement aux contributions n° 1 - 15 - 21 - 25 - 26 - 28 - 30 - 31 - 32 - 73 - 98 - 100 - 133 - 136bis - 183.

En phase définitive d'exploitation de la route, la fluidification du trafic routier sera assurée par la maîtrise des flux que permettra l'alternat en rythmant les arrêts et les démarrages de chacun des deux sens de circulation. Cet alternat contribuera avec le rétrécissement à une seule voie dans la traversée du faubourg, prévu d'être aménagé par la ville pour élargir les trottoirs, à limiter la vitesse sur l'ensemble du parcours concerné. L'élargissement de la largeur circulaire sur le pont à 6,00 mètres est une largeur minimale pour permettre le croisement des camions sans pour autant assurer un confort qui inciteraient ces véhicules à augmenter leur vitesse. La largeur réglementaire d'une route nationale autorisant une vitesse de 90 km/h est de 7,00mètres.

Une étude réalisée en 2009 a montré que pendant les heures de pointe du soir, en considérant les trafics estimés à l'horizon 2020, **les remontées de files n'excéderaient pas une longueur de 90 mètres sur le pont mesurant environ 210 m, ce qui représente un stockage d'une vingtaine de véhicules au plus sur le pont** (poids lourds et/ou véhicules légers).

Cette estimation montre que les remontées de file quai Foch seront inexistantes ou tout au plus anecdotiques. Les conclusions de cette étude peuvent être transposées côté ouest pour le pont de fonte avec des remontées de files qui n'atteindront que très rarement de carrefour de la RN 151 avec la RD 45E et la RD 7.

Néanmoins, pour sécuriser les effets de cet alternat, le maître d'ouvrage propose d'étudier la possibilité d'installer quai Foch, au carrefour avec la RN 151, et au carrefour RN 151 avec la RD 45E et la RD 7 des feux tricolores commandés par des boucles électromagnétiques de détection des véhicules qui s'actionneront dès lors que la remontée de file atteindra ces boucles.

Ce dispositif permettra de garantir que le carrefour de la RN 151 avec la RD 45E et la RD 7 ne sera jamais encombré et que la traversée piétonne reliant le centre ville à la passerelle quai Foch sera toujours libre d'accès pour une meilleure sécurité des piétons.

Les sorties du quai Romain Mollot et du quai Léopold Sédar Sanghor sur la rue du général Auger seront également gérées par des feux tricolores coordonnés avec l'alternat de transit. Cette phase du système de gestion du trafic par feux tricolores permettra aussi d'assurer la sortie en toute sécurité des véhicules des riverains du faubourg.

Le dispositif devra être calibré et cadencé pour s'adapter au plus près des conditions réelles de circulation pendant une période de mise au point qui pourra être précédée d'une période d'expérimentation.

En phase chantier, l'alternat sera également géré par des feux tricolores cadencés implantés au carrefour du quai Foch et de la RN 151 et à l'extrémité Est de pont de fonte. Ce dispositif permettra une circulation alternée dans le faubourg et sur le pont de pierre. Une phase d'arrêt totale de la circulation de la RN 151 pourra être imaginée pour permettre **la sortie du Quai Romain Mollot et des riverains du faubourg.**

**Cette phase d'alternat de chantier constituera un retour d'expérience à prendre en considération pour adapter le cas échéant le dispositif définitif de gestion par feux tricolores exposé.**

Le maître d'ouvrage souhaite préciser que le projet proposé à l'enquête publique n'aura pas pour effet d'augmenter la fréquentation de la RN 151 en traversée de la Loire. L'augmentation du trafic prévue de 25% en 2040 est une augmentation intrinsèque aux déplacements routiers nationaux dans leur ensemble, indépendante des conditions de circulations locales. Il n'est pas exclu que les arrêts et redémarrages des camions induits par la régulation du trafic par feux tricolores, telle quelle est proposée, ne soit pas frein à emprunter cet itinéraire pour certains transporteurs.

## 5. MANQUEMENTS AU DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Cette réponse s'adresse plus particulièrement aux contributions n°1 - 28 - 48 - 49 - 71- 97 - 100 - 103 - 104 - 105 -107 - 125 -130 - 134 - 136bis - 158. - 176

### ❖ *Concernant l'avis de l'Autorité environnementale*

Le rôle de l'Autorité environnementale est de donner son **avis sur la qualité de l'étude d'impact** et non sur l'opportunité du projet. Le CGEDD le rappelle d'ailleurs en préambule de son avis « *Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact représentée 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 art. L.122-1 du Code de l'Environnement)* ».

Le CGEDD, dans son avis n°2015-46 du 22/07/2015, a fait un certain nombre de remarques auxquelles le maître d'ouvrage a amené des compléments d'information qui sont consultables au chapitre « 1.5.1. Mémoire en réponse du maître d'ouvrage » de la pièce B. Les demandes de précisions sur la circulation pendant les travaux, les zones de stockage des matériaux, la lutte contre les espèces invasives, la protection des biens et des personnes ainsi que sur les variantes étudiées ont été apportées dans ce cadre.

*Consulter les réponses à l'avis de l'Ae en pièce B (chapitre 1.5) du dossier d'enquête publique.  
Consulter le mémoire de réponse du maître d'ouvrage à l'Ae en pièce B (chapitre 1.5.1) du dossier d'enquête publique.*

### ❖ *Concernant l'étude d'impact et la présentation de variantes alternatives*

Conformément à l'article R.122-5 du Code de l'Environnement, un dossier d'étude d'impact s'établit sur la base d'un **projet** et non à l'échelle de plusieurs variantes. L'étude d'impact se doit de décrire les **caractéristiques de la solution retenue** lors des études préliminaires et d'en évaluer les impacts sur une aire d'étude qui doit être adaptée en fonction de chaque thématique étudiée. Le chapitre relatant les différentes solutions étudiées doit être présent sous forme « d'esquisse ».

Art. R.122-5 du CE « *L'étude d'impact présente :*

*1° Une description du projet comportant des informations relatives à sa conception et à ses dimensions, ..., une description des caractéristiques physiques de l'ensemble du projet...*

5° Une **esquisse des principales solutions de substitution** examinées par le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage et les raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine, le projet présenté a été retenu ; »

❖ *Concernant la concertation du public*

Trois volets de concertation ont été réalisés :

1. **Du 06 au 27 février 2012** : Une concertation de type L.300-2 régit par le Code de l'Urbanisme a été menée. Ce type de concertation se fait **au stade des études préliminaires** et avait pour but d'associer le public à l'élaboration du projet. Aussi, un vaste dispositif de concertation a été mis en œuvre pour permettre aux riverains et usagers du pont de s'exprimer sur **l'opportunité du projet et sur les scénarii d'aménagement étudiés**. Il intégrait :

- la mise à disposition d'un dossier de concertation disponible à la mairie de La Charité-sur-Loire ainsi que sur le site internet de la DIRCE,
- une lettre d'information distribuée à 1 300 exemplaires dans les boîtes aux lettres sur les communes de La Charité-sur-Loire et de La Chapelle-Montlinard,
- une exposition temporaire qui s'est tenu salle Robert Guillaume,
- une réunion publique (06/02/15) où une centaine de personnes est venue s'exprimer sur le sujet.

Le public a eu l'occasion de faire part de ses contributions sur des registres en mairie, par courrier postal et électronique ainsi que durant la réunion publique. Le maître d'ouvrage a ensuite procédé au bilan de la concertation qui est retranscrit au chapitre 2 de la pièce C.

2. **Du 06 décembre 2014 au 06 février 2015** : Conformément à la circulaire du 05/10/2004, un temps d'échanges avec **les services de l'État et les collectivités territoriales**. Cette **concertation inter-services** a pour but de recueillir les observations des services associés sur le projet d'enquête publique qui leur est soumis pour avis. L'ensemble des partenaires locaux cités en p27 de la Pièce C a pu s'exprimer sur le sujet. Ils ont été destinataires du dossier d'enquête en voie de finalisation et deux réunions se sont tenu le 21/01/2015 sous l'égide de M. le sous-Préfet de Cosne-sur-Loire.

Le dossier d'enquête a été amendé suite aux observations des participants.

3. **Du 24 septembre au 07 novembre 2015** : L'enquête publique concernant ce projet a eu lieu. Elle est régie par le Code de l'Environnement (L.123-1 à L.123-19). Elle constitue le dernier stade d'information et de participation du public. Outre ce rôle, elle a également pour objet la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision. Les modifications qui pourront être apportées au projet ne pourront être que non substantielles.

❖ *Concernant la réalisation d'une maquette*

Aucune maquette n'a été réalisée pour la concertation. Cependant, des coupes, élévations et photomontages ont permis de se rendre compte des dimensions et de la nature de la passerelle. Ces éléments permettent également de se rendre compte des proportions de la passerelle par rapport au pont (chapitre 2 de la pièce D).

❖ *Concernant le dossier CNPN*

Le dossier de demande de dérogation auprès du Conseil National pour la Protection de la Nature (CNP) (article L.411-2 du Code de l'Environnement) est en cours d'instruction. La DREAL Bourgogne (instructeur de ce dossier) a été saisie le 08/09/2015. Ce dossier fait l'objet d'une instruction en parallèle du dossier d'enquête et n'a donc pas vocation à y être inclus.

Il a été envisagé pour deux espèces : Lézard des murailles (faune) et Pulicaire vulgaire (flore). Au regard des mesures d'évitement engagées (balisage de la station de Pulicaire vulgaire suivie par un écologue pendant la durée du chantier), le dossier flore n'est pas présenté à l'instruction.

❖ *Concernant la compatibilité du projet avec le PLU de La Charité sur Loire*

La demande de précision de l'Ae concernant une zone de stockage d'installations légères durant les travaux au niveau d'un Espace Boisé Classé sur l'île du faubourg a été traitée en p20 et 21 de la pièce B. Le projet est compatible avec le PLU de la commune et respecte donc de ce fait le Code de l'Urbanisme.

*Consulter le bilan de la concertation de 2012 en pièce C (chapitre 2) du dossier d'enquête publique.  
Consulter le bilan de la CIS en pièce C (chapitre 3) du dossier d'enquête publique.  
Consulter l'avis de l'Ae et les réponses du mémoire en pièce B (chapitre 1.5) du dossier d'enquête publique.*

## 6. NUISANCES RÉSIDUELLES

Comme il a été rappelé en préambule, le projet de réhabilitation du pont et d'adjonction d'une passerelle n'a pas pour objectif d'éliminer les nuisances, notamment dues aux poids lourds. Il peut cependant participer à leur réduction dans une certaine mesure.

### 6.1. Sécurité des déplacements doux et motorisés

Cette réponse s'adresse plus particulièrement aux contributions n° 1 – 2 – 5 – 6 – 11 – 14 – 15 – 17 – 18 – 20 – 25 – 28 – 30 – 56 – 60 – 70 – 96 – 105 – 110 – 119 – 121 – 127 – 128 – 129 – 132 – 133 – 179 – 181.

Si aucun accident mortel n'a été recensé sur le pont, les accidents matériels ou causant des blessures légères ne nécessitant pas d'hospitalisation existent.

En séparant les circulations douces des circulations motorisées, le projet proposé sécurise les déplacements en traversée de Loire. La passerelle de 1,80 m de large est normalisée (pente, largeur, revêtement...) pour permettre un confort de circulation des piétons et des vélos tenus à la main.

Les trottoirs maintenus sur le pont, chacun d'une largeur d'environ 50 cm, seront destinés à assurer un accès de sécurité et d'entretien. Comme détaillé dans le chapitre « Alternat et fluidité du trafic », la largeur de 6 m de la chaussée motorisée ne permet pas une circulation rapide des poids lourds. Le risque d'accidents liés à la vitesse ou à l'étroitesse de la chaussée est donc fortement diminué. Il n'y a donc pas de raison que les parapets soient dégradés par la circulation routière.

La continuité de la sécurisation des circulations douces dans le Faubourg et sur les quais en rive droite est un objectif majeur du projet de réaménagement urbain assuré par la Ville de La Charité-sur-Loire.

Au débouché de la passerelle côté Foch, le maître d'ouvrage propose d'étudier la mise en place d'un feu pour sécuriser la traversée piétonne de la RN 151 vers les trottoirs existants côté centre-ville (voir chapitre « Alternat et fluidité du trafic »).

Au débouché de la passerelle côté Faubourg, le franchissement de la rue de la Saulaie pour atteindre le trottoir existant de la rue du Général Auger sera sécurisé par un passage piéton.

## 6.2. Bruit et vibrations

Cette réponse s'adresse plus particulièrement aux contributions n° 28 - 31 - 49 - 96 - 100 - 130 - 133 - 158 - 171 - 173 - 178 - 182.

Actuellement, l'accumulation des véhicules dans le Faubourg concentre le bruit entre les bâtiments bordant la rue (effet canyon). En stockant les véhicules sur les ponts, à distance des habitations, la source du bruit et des vibrations sera éloignée des lieux sensibles.

Les remontées de file quai Foch seront inexistantes ou tout au plus anecdotiques (voir chapitre « Alternat et fluidité du trafic »), l'augmentation des nuisances sonores également.

Le passage alternatif des poids lourds en traversée du Faubourg sera éloigné des façades des bâtiments par la voie de circulation à sens unique, écartant de fait les vibrations et le bruit. L'intensité des vibrations sera également diminuée, les poids lourds circulant dans un sens ou dans l'autre, et non dans les deux sens cumulés.

La réhabilitation structurelle du pont de pierre prend en compte les vibrations générées par le stockage des poids lourds.

Les nuisances vibratoires ne sont pas réglementées par le droit français. Il n'existe aucune méthodologie d'étude réglementaire applicable dans le cas présent.

Suite à l'avis de l'Autorité environnementale, le maître d'ouvrage a apporté un complément d'information relatif aux points noirs du bruit en page 21 de la pièce B.

## 6.3. Pollution et qualité de l'air

Cette réponse s'adresse plus particulièrement aux contributions n° 18 - 26 - 27 - 28 - 30 - 31 - 100 - 112 - 130 - 171 - 158 - 173 - 178.

De même que pour le bruit, l'accumulation des véhicules dans le Faubourg concentre les émissions polluantes liées au trafic routier entre les bâtiments bordant la rue. En stockant les véhicules sur les ponts, à distance des habitations, la source de pollution sera éloignée des lieux sensibles (meilleure dispersion des polluants). L'étude de la qualité de l'air, réalisée conformément à la réglementation pour ce type de projet, indique que **les concentrations en polluants actuelles dans la rue du Général Auger devront sensiblement baisser** (p 195 de la pièce D).

Les remontées de file quai Foch seront inexistantes ou tout au plus anecdotiques (voir chapitre « Alternat et fluidité du trafic »), l'augmentation des nuisances olfactives également.

La passerelle, située en contrebas et séparée de la chaussée routière par le parapet, augmentera la distance entre les piétons et les gaz d'échappements émis par le trafic routier sur le pont. Il s'agit d'une amélioration par rapport à la situation actuelle (voir schéma p22 de la pièce D).

Suite à l'avis de l'Autorité environnementale, le maître d'ouvrage a apporté un complément d'information relatif à la diminution de 10 % des émissions polluantes, en page 22 de la pièce B.

## 7. STABILITÉ STRUCTURELLE DU PONT

Cette réponse s'adresse plus particulièrement aux contributions n° 1 - 8 - 27 - 28 - 30 - 31 - 32 - 43 - 57 - 62 - 104 - 115 - 116 - 119 - 121 - 125 - 136bis - 158 - 171 - 180 - 182.

Les travaux de réhabilitation du pont consistent à recréer une **structure de renfort à l'intérieur du pont** reprise par de nouvelles fondations sur pieux qui traverseront les piles existantes. Cette structure est calculée avec toutes les marges de sécurité requises pour **repandre les efforts liés à l'élargissement de la voie** et préserver les murs tympans et les parapets. Elle **repandra aussi les efforts générés par la future passerelle.**

Les calculs sont bien entendus réalisés selon les règles techniques en vigueur pour assurer une parfaite stabilité du pont avec toutes les sollicitations auxquelles il est soumis (conditions de trafic, stockage des véhicules, crues, séisme, etc...).

Il s'agit bien avec les opérations de réhabilitation prévues d'assurer la pérennité à long terme du pont.

*Concernant la sécurité du projet*

Les risques accidentels potentiels sur le pont n'auront pas plus d'impact sur une circulation piétonne reportée sur la passerelle que sur une circulation piétonne qui serait prévue sur des trottoirs bilatéraux.

## 8. ECONOMIE

### 8.1. Coût du projet

Cette réponse s'adresse plus particulièrement aux contributions n° 1- 12 -13 - 14 - 15 - 17 - 18 - 19 - 20 - 21 - 27 - 30 - 32 - 98 - 111 - 112 - 125 - 126 - 130 - 131 - 133 - 136 - 155 - 161 - 163 - 171 -

Le coût du projet a été rappelé en préambule. Si dans l'absolu, le coût de la passerelle de 1 M€ est significatif, ce coût à l'échelle des deux opérations ne représente seulement que 1 à 2 % du budget nécessaire selon le parti de déviation retenu. Cet argument financier n'est pas **à l'échelle de ce type d'aménagement**, s'il doit réduire des risques potentiels d'accidents sur la traversée de la Loire et du faubourg par extension de l'aménagement de trottoirs élargis dans la traversée du faubourg par la ville de La Charité-sur-Loire.

### 8.2. Atteinte à l'économie locale

Cette réponse s'adresse plus particulièrement aux contributions n° 17 - 25 - 28 - 30 - 79 - 83 - 96 - 100 - 102 - 103 - 104 - 105 - 114 - 120 - 125 - 130 - 147 - 154 - 173.

L'opération de réhabilitation du pont de la Charité-sur Loire et d'adjonction d'une passerelle ne change en rien l'attractivité touristique actuelle du site et ne l'améliore qu'à la marge en favorisant les circulations piétonnes ou cyclistes entre le centre ville et le faubourg. Il est bien entendu évident qu'une déviation du trafic de transit contribuerait à améliorer la vocation touristique de la ville en lui donnant plus de quiétude.

Ce n'est pas l'objet du projet actuellement soumis à l'avis du public.

❖ *Concernant le projet Arbre de la terre*

Le projet Arbre de la terre est un projet connu qui ne pouvait pas être mis sous silence quelque soit son avenir.

❖ *Concernant la redynamisation du faubourg*

La redynamisation du Faubourg serait certes améliorée par une déviation du trafic de transit, mais les actions d'accompagnement du projet, tel qu'il est proposé, par le projet de réaménagement de la traversée du faubourg par la ville est une avancée notable dans ce sens. Il facilitera les circulations douces par l'élargissement des trottoirs et dégagera un espace appréciable devant les bâtiments.

*Concernant les perturbations de l'activité locale en phase chantier*

Nous avons bien noté les inquiétudes exprimées par la direction de la sablière de l'île au Page.

Les perturbations de l'activité économique locale ont été particulièrement examinées lors la concertation inter-services à laquelle ont participé les représentants des chambres consulaires de la Nièvre. Les suites données à cette concertation inter-services ont été publiées au dossier d'enquête en pièce C (chapitre 3). Il n'est techniquement pas envisageable de maintenir une circulation poids lourds qui représenterait un risque pour la sécurité des usagers de la route et pour celle des travailleurs sur le chantier. Toutes les activités locales ayant recours au transport lourd sont impactées par cette contrainte y compris les services publics (collecte des ordures, secours...) qui devront être momentanément réorganisés entre les départements de la Nièvre et du Cher.

## 9. DÉLIBÉRATION DES CONSEILS MUNICIPAUX

Le conseil municipal de la Charité-sur-Loire a délibéré sur le projet et a exprimé deux réserves :

- Confirme sa volonté de soutenir la création d'un second pont à La Charité sur Loire.

La réponse du maître d'ouvrage est apportée au chapitre « Projet de déviation de La Charité-sur-Loire »

- Demande une expérimentation de la mise en alternat de la circulation dans l'île du faubourg accompagné d'une évaluation des atouts et faiblesses de cet aspect du projet.

La réponse technique est apportée au chapitre « Alternat et fluidité du trafic ». Le maître d'ouvrage donnera suite à cette demande de la commune.

Le conseil municipal de La Chapelle-Montlinard a délibéré sur le projet et a exprimé quatre réserves :

- Demande de prendre en considération le carrefour RN 151- RD 7-RD 45E dans la définition du système de gestion du trafic par feux tricolores.

La réponse du maître d'ouvrage est apportée au chapitre « Alternat et fluidité du trafic »

- Observe que la passerelle n'est pas assez large pour le croisement de deux personnes en fauteuil roulant.

La passerelle prévue a une largeur de 1,80 mètre. Le croisement assez peu probable pourra se faire au droit du belvédère prévu sur la passerelle à une distance représentant sensiblement le tiers du pont à partir du Quai Foch.

RN 151 – Aménagement du pont à La Charité – sur – Loire  
Mémoire en réponse au commissaire enquêteur – procès verbal du 10/11/2015

---

- Signale la nécessité d'une continuité du service de transports scolaire du Cher ainsi que des services de secours.

Il est prévu de travailler avec les services et collectivités locales concernés pour assurer la continuité de tous les services publics.

- Demande la réalisation d'une déviation.

La réponse du maître d'ouvrage est apportée au chapitre « Projet de déviation de La Charité-sur-Loire »

Le 25 novembre 2015

Pour la Directrice Interdépartementale  
des Routes Centre Est,  
Le Directeur de l'Ingénierie

Didier Brazillier

