

Rapport d'enquête publique

Enquête publique unique pour le projet de reconstruction du pont
Alexandre Bertrand sur l'Allier à Langeac

- Demande d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau
- Utilité publique de l'opération

Commissaire enquêteur :

Bernard Thomas

octobre 2023

Sommaire

1. Généralités sur l'enquête :

1.1 Cadre général du projet :

1.2 Objet de l'enquête :

1.3 Le cadre réglementaire de l'enquête :

1.4 Nature et caractéristiques du projet :

1.4.1 Caractéristiques du projet

1.4.2 Solution retenue

1.4.3 Effets sur l'environnement

1.5 Composition du dossier soumis à l'enquête

2. Modalités d'organisation et déroulement de l'enquête :

2.1 Désignation du Commissaire enquêteur

2.2 Arrêté d'ouverture d'enquête

2.3 Formalités de publicité

2.3.1 Insertion dans la presse

2.3.2 Affichage

2.3.3 Autres mesures

2.4 Visite des lieux

3. Déroulement de l'enquête

3.1 contacts préparatoires

3.2 visite avec le responsable du projet

3.3 rencontre avec Mr le maire de Langeac

3.4 Ouverture de l'enquête

3.5 Modalités de consultation du public

3.6 Les permanences

3.7 Climat de l'enquête

3.8 Clôture de l'enquête

3.9 Remise du PV de synthèse

3.10 Bilan de l'enquête :

4. Synthèse des avis des personnes publiques associées

4.1 Avis de la MRAE

4.2 Avis du CLE du Sage du Haut-Allier

4.3 Réponse à l'avis de la MRAE et à l'avis de la CLE du SAGE du Haut- Allier

4.3.1 Réponse à l'avis de la MRAE

4.3.2 Réponse à l'avis de la CLE du SAGE :

5. Analyse des observations recueillies et réponses du responsable du projet

5.1 raccordement au réseau de voirie

5.2 la qualité des eaux

5.3 la circulation sur l'Allier

5.3 divers

1. Généralités sur l'enquête :

1.1 Cadre général du projet :

1.2 Objet de l'enquête :

Cette enquête a pour objet de permettre l'information, la participation du public sur le projet de reconstruction du pont Alexandre Bertrand sur l'Allier à Langeac. C'est une enquête unique sur la demande d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau et sur l'utilité publique de l'opération

1.3 Le cadre réglementaire de l'enquête :

Les principaux textes régissant la présente enquête sont les suivants:
les articles L 123-1 et R 123-1 et suivants, du Code de l'Environnement.
les articles L181-1, R181-1, L214-1, R214-1 et suivants du Code de l'Environnement.
Les articles L. 110-1, R.111-1 et suivants du code de l'expropriation

1.4 Nature et caractéristiques du projet :

1.4.1 Caractéristiques du projet

Le projet propose la reconstruction du pont Alexandre Bertrand sur la RD590 à Langeac qui a un trafic moyen journalier de l'ordre de 3 750 véhicules/jour.

Le pont actuel, vieux de presque 90 ans, permet le franchissement de l'Allier à l'entrée de Langeac. Il a subi des dégradations avec une attaque des bétons et une oxydation des armatures métalliques. Cela impacte la résistance de l'ouvrage et limite ses capacités d'accueil de charge roulante. De plus, il ne répond plus aux exigences actuelles en terme de trafic routier et ne permet pas non plus une circulation sécurisée et confortable pour les piétons et cyclistes.

Les objectifs du projet de reconstruction du pont Alexandre Bertrand de Langeac sont de :

- Maintenir la liaison avec le chef-lieu du département, via la RN102 et la continuité urbaine
- Améliorer le trafic des voitures légères et des poids lourds ;
- Intégrer les circulations douces dans de bonnes conditions de sécurité
- Prendre en compte l'écoulement hydraulique et l'aspect patrimonial près du centre ancien.

1.4.2 Solution retenue

La solution retenue est un pont haubané qui a reçu un avis favorable de la commune de Langeac et de l'Architecte des Bâtiments de France.

Il y aura une route bidirectionnelle, à 2 x 1 voies de largeur 6,50 m.

Le rétablissement des échanges avec les routes départementales existantes (RD585 / quai Voltaire côté Ouest, RD590 côté Est) est proposé avec un maintien des accès directs sur la voie aménagée.

Le nouveau pont aura une longueur totale de 149,50 m et sera raccordé à la RD590 comme c'est le cas actuellement.

Le chemin longeant l'Allier en rive gauche est rétabli dans le cadre du projet sous le pont, en rive droite, les circulations sous l'ouvrage dans le champ d'expansion des crues seront maintenues.

Il est prévu des modes de déplacement doux : un trottoir adapté à la circulation des personnes à mobilité réduite (largeur de 1,40 m) sur l'ouvrage, un trottoir mixte à l'amont large de 2,50 m garantissant un cheminement mode doux entre la rive gauche avec le quai Voltaire.

Sur le nouvel ouvrage l'assainissement de la RD590 se fera par un rejet direct dans le milieu naturel sans traitements spécifiques.

Compte tenu de la reconstruction en place de l'ouvrage, il n'est pas nécessaire de mettre en place des équipements de protection phoniques.

Concernant les éléments de sécurité, sont prévus des glissières en béton sur l'ouvrage lui-même, isolant la circulation automobile des cheminements doux, des garde-corps métalliques de hauteur 1,20 m de part et d'autre de l'ouvrage en limite de trottoirs, un parapet maçonné sur les rives de l'ouvrage comme actuellement.

1.4.3 Effets sur l'environnement

Les effets sur le milieu physique seront très voisins de ceux actuellement.

Sur la flore, des effets temporaires (période des travaux) se produiront sous la forme d'altération d'habitat.

Pour l'avifaune, nous retrouverons soit une destruction d'habitat, soit un dérangement des individus avec un effet faible ou modéré.

Même chose pour les chiroptères.

Quant à la faune terrestre et aquatique, les effets faibles ou modérés seront à observer temporairement, surtout sous la forme de destruction d'habitats.

Les nuisances sur le milieu humain existeront surtout dans la phase de chantier : bruit, poussières, circulation déviée, tourisme.

Pour la flore, la faune aquatique et terrestre, les oiseaux, les impacts étant faibles, il n'y aura pas de mesures de compensation. Des mesures d'évitement et de réduction sont prévues.

Les principales sont les suivantes :

Choix d'une variante courte

Choix d'un ouvrage de moindre impact

Management environnemental du chantier

Limiter les risques de pollution en phase chantier

Éviter les travaux impactants durant les périodes les plus sensibles du cycle biologique des espèces patrimoniales

Minimiser les éclairages permanents sur le chantier
Limiter l'emprise globale du chantier
Remettre en état le site après travaux
Réaliser un entretien respectueux de l'environnement des abords routiers et du système d'assainissement
Reconstituer la fonctionnalité écologique du secteur
Limiter l'éclairage permanent sur l'ouvrage
Création d'habitats favorables à la faune sur l'ouvrage d'art

Pour les milieux physiques et humains, des mesures ERC sont également prévues :

Le tracé retenu permet de limiter les impacts sur les riverains en reprenant le tracé actuel.

Le traitement architectural de l'ouvrage d'art, permettent de limiter l'impact visuel vis-à-vis des habitations les plus proches de la voie nouvelle.

Les travaux en déblai et remblais seront limités au strict nécessaire pour disposer de la plateforme prévue pour l'accueil des installations provisoires de chantier (plateforme de grutage par exemple).

La construction de l'ouvrage de franchissement de l'Allier sera assurée au droit de l'écoulement actuel afin de préserver l'écoulement naturel et le protéger contre les pollutions en phase de travaux.

Le franchissement de la rivière sera assuré par un ouvrage de grandes dimensions permettant l'écoulement des crues avec un rehaussement minime très ponctuel en rive gauche et de maintenir le lit mineur dans ses caractéristiques actuelles.

Les emprises imperméabilisées seront limitées au strict nécessaire pour assurer la circulation automobile dans de bonnes conditions de sécurité.

En phase de travaux, la mise en suspension de particules fines sera prévenue par la mise en oeuvre d'un assainissement provisoire (merlons, bassins de décantation, filtres) et l'arrosage des terrains mis à nu en période sèche et venteuse.

La phase de démolition de l'ouvrage actuel fera l'objet d'une attention particulière pour limiter les envols de poussières par le biais d'un confinement (platelage à l'interface du cours d'eau et protections par bâches).

Les travaux bruyants (démolition notamment) se dérouleront uniquement de jour pour ne pas impacter les riverains en période nocturne.

En phase d'exploitation, l'épuration des eaux de voirie sera assurée par des dispositifs similaires à l'existant.

Des plantations seront effectuées à base d'espèces locales dans les talus, la ripisylve et sur les délaissés, le cas échéant.

Un plan de suivi du chantier et un plan de suivi d'exploitation sont prévus :

- Plan de contrôle prévisionnel du chantier

Repérage des espèces exotiques envahissantes : début de chantier puis bimensuelle
Surveillance des protections des secteurs mis en défens : hebdomadaire
Mesures de qualité des cours d'eau en aval des rejets du chantier (MES, DCO, DBO5, conductivité, pH, hydrocarbures) : mensuelle pendant toute la durée du chantier, hebdomadaire pendant les phases de travaux dans le lit de l'Allier et pendant la démolition du pont actuel.

Surveillance visuelle des dispositifs de décantation/filtration temporaires (absence d'hydrocarbures et remplissage par les fines) : après chaque évènement pluvieux notable

Surveillance des dispositifs de filtration des eaux en sortie de dispositifs mis en œuvre : hebdomadaire

- Plan de contrôle prévisionnel en phase d'exploitation

Suivi du fonctionnement des dispositifs de gestion des eaux pluviales : à chaque évènement pluvieux notable

Suivi de la colonisation par la faune sauvage des dispositifs de gestion des eaux pluviales : 4 fois par an les 3 premières années puis à 10 et 15 ans

Suivi de la fréquentation des habitats naturels mis en place au titre des mesures compensatoires : 4 fois par an les 3 premières années puis à 10 et 15 ans

Suivi des zones impactées et des sites de mesures compensatoires : annuel pendant les 5 premières années puis à 10 et 15 ans

Suivi des espèces exotiques envahissantes : 3 fois par an les 3 premières années

Suivi de la mortalité sur l'infrastructure : 3 premières années



1.5 Composition du dossier soumis à l'enquête

- Registre d'enquête
- Arrêté n° BCTE 2023-88 du 27/07/2023 de Monsieur le Préfet de la Haute Loire

- Dossier DUP
 1. Délibérations
 2. textes réglementaires
 3. conditions d'insertion de l'enquête dans la procédure administrative
 4. plan de situation
 5. notice explicative
 6. plan général des travaux
 7. caractéristiques de l'ouvrage d'art
 8. appréciation sommaire des dépenses

- Dossier d'autorisation environnementale avec étude d'impact
 9. pièce A : demandeurs
 10. pièce B : localisation
 11. pièce C : présentation
 12. pièce D : étude d'impact
 13. pièce E : moyens
 14. Pièce F : résumé non technique
 15. Annexe 1 : faune flore
 16. Annexe 2 : notes hydrauliques
 17. Annexe 3 : étude acoustique
 18. Annexe 4 : étude trafic
 19. Annexe 5 : note acoustique

- Autres documents
 20. Avis Autorité Environnementale
 21. Avis du CLE du Sage du Haut-Allier
 22. Mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale et à l'avis de la CLE du SAGE du Haut- Allier

2. Modalités d'organisation et déroulement de l'enquête :

2.1 Désignation du Commissaire enquêteur

Par décision n° E23000071/63 du 29/06/2023, Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Clermont-Ferrand nous a désigné comme commissaire enquêteur.

2.2 Arrêté d'ouverture d'enquête

Monsieur le Préfet de la Haute-Loire a prescrit l'enquête publique par l'arrêté n° BCTE2023/88 du 27 juillet 2023.

L'enquête publique a été ouverte du lundi 28 août 2023 au vendredi 29 septembre 2023 inclus, soit pendant 33 jours consécutifs.

Le registre électronique était ouvert, lui aussi, du lundi 28 août 2023 au vendredi 29 septembre 2023 inclus.

2.3 Formalités de publicité

Les mesures de publicité présentées ci-après montrent que tous les affichages et publications réglementaires de l'avis d'enquête ont été correctement effectués. La population locale était donc suffisamment informée de la tenue de cette enquête publique pour une participation optimale de sa part.

2.3.1 Insertion dans la presse

Un avis d'ouverture et d'information a été publié en caractères apparents dans les journaux l'Éveil et la Montagne

Il a été rappelé dans les mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête.

2.3.2 Affichage

Dans les mêmes délais et pendant toute la durée de l'enquête, soit du lundi 28 août 2023 au vendredi 29 septembre 2023 inclus, l'avis d'ouverture a été affiché à Langeac. Cet affichage, effectué aux lieux habituellement réservés à cet effet, était visible de tout public. Il s'y trouvait encore le jour de clôture de l'enquête comme l'atteste le certificat d'affichage établi par le maire concerné.

2.3.3 Autres mesures

Il était possible de consulter le dossier sur le site Internet suivant : www.haute-loire.gouv.fr ou à la préfecture de la Haute-Loire, au bureau des collectivités territoriales.

2.4 Visite des lieux

Le 28 août 2023, nous avons vu le pont Alexandre Bertrand.



Le pont Alexandre Bertrand sur l'Allier

Nous vous avons visité les endroits caractéristiques du projet côté rive gauche, à gauche du pont Alexandre Bertrand en sortant de Langeac : la collégiale, le chemin de halage qui longe le mur de la collégiale jusqu'au camping, le petit escalier qui monte le long du pont, du côté de la collégiale.



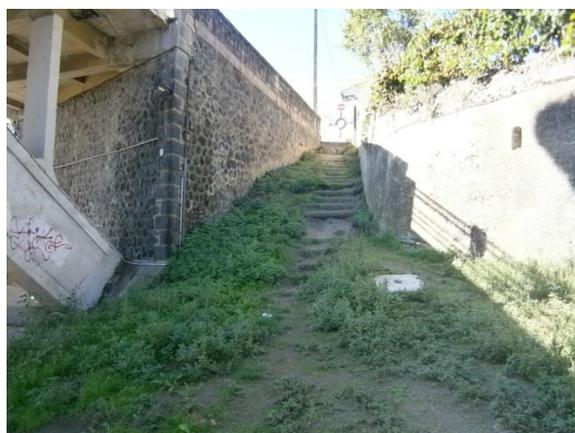
La collégiale et le pont



bâtiments à l'extrémité du pont



Chemin de halage le long de la collégiale



Escalier du sentier de randonnée le long du pont

Nous sommes allés ensuite repérer, côté rive gauche, à droite du pont Alexandre Bertrand en sortant de Langeac : le rond-point qui permet l'accès au pont et le raccordement à la voirie existante, les deux maisons et leur petit jardin, le cabanon sur l'un d'eux, le quai Voltaire qui se raccorde au rond-point.



Rond-point à l'extrémité du pont



Rond-point et les bâtiments à l'extrémité du pont



Deux maisons rive gauche



Accès du quai Voltaire vers le chemin de halage



Descente vers le quai Voltaire (vue du pont)

Côté rive droite : nous avons visualisé l'accès piéton par un petit escalier et l'accès au petit chemin qui relie le pont à la plaine de Von, le raccordement à la voirie existante.



Bâtiment rive droite



Accès vers la plaine de Von



Escalier du pont vers la plaine de Von



Plaine de Von (zone inondable)

Nous avons vu du milieu du pont la passerelle piétonne mise en œuvre par la mairie et qui relie la plaine de Von à l'île d'Amour et au centre ville.



Passerelle reliant le centre-ville à la plaine de Von et à l'île d'Amour

Nous avons réalisé en voiture le kilométrage supplémentaire qu'il faudra accomplir durant les travaux pour se rendre, via le pont de Costet, dans la zone artisanale et commerciale.

3. Déroulement de l'enquête

3.1 contacts préparatoires

Fin juillet 2023, nous nous sommes concertés avec Mme Fromentoux pour établir le calendrier de l'enquête.

Le lundi 21 août 2023, nous avons pris contact avec Monsieur Jérôme Gros du Conseil Départemental de la Haute-Loire, celui-ci m'a confirmé le rendez-vous avec M. De Seauve, responsable du projet, pour le 28 août 2023 à 10:00 sur le lieu, à Langeac.

3.2 visite avec le responsable du projet

Le lundi 28 août 2023, Monsieur Jacques de Seauve m'a fait visiter le site d'implantation du nouveau pont. J'ai constaté la présence de l'affichage réglementaire de chaque côté du projet.

Nous nous sommes échangés sur des points importants du projet :

- l'état actuel et dégradé du pont : éclats de béton, poutrelles oxydées
- la façon de démolir le pont en construisant un tablier protecteur en dessous puis en découpant le béton
- la construction du pilier et qui supportera les haubans
- la pose du nouveau tablier
- les raccordements rive droite et rive gauche avec les chaussées actuelles

- les raccordements des modes doux présents sur le pont avec notamment le quai Voltaire
- la passerelle mise en place par la mairie remplaçant celle provisoire qui avait été prévue
- le calendrier prévisionnel des travaux

3.3 rencontre avec Mr le maire de Langeac

Le 29 septembre 2023, nous vous avons rencontré M. le maire de Langeac. Il m'a fait part de son opinion favorable par rapport au projet. En ce qui concerne le raccordement du pont avec la voirie existante, que ce soit rive gauche ou rive droite, une concertation entre les services du département et la commune serait nécessaire car celle-ci a aussi des projets concernant la circulation en centre-ville, l'aménagement du quai Voltaire, le rond-point qui jouxte le pont. Quant à la circulation sur l'Allier (canoë-kayak en autonomie ou en location) une concertation apparaît également judicieuse car la pratique de ce sport qui impacte l'économie de la ville ne peut pas être interrompue pendant toute la durée des travaux. M. le maire n'est pas favorable à ce que les maisons riveraines soient touchées par le projet. Une attention particulière doit être apportée à la collégiale qui touche le pont actuel et le futur pont.

3.4 Ouverture de l'enquête

Le registre d'enquête a été paraphé par le commissaire enquêteur. Il a été mis à la disposition du public aux heures d'ouverture des mairies pendant toute la durée de l'enquête.

Le registre d'enquête dématérialisé a été activé le lundi 28 août 2023 à partir de 14h.

3.5 Modalités de consultation du public

Le public pouvait formuler ses observations et ses propositions sur le registre d'enquête déposé dans la mairie de Langeac, soit pouvait adresser ses observations par correspondance, cachet de la poste faisant foi, à l'attention de M. le commissaire enquêteur, mairie de Langeac, place de la Favière, BP 30, 43300 Langeac.

Les observations et propositions pouvaient également être déposées par mail à l'adresse : pref-ep-pont-langeac@haute-loire.gouv.fr

3.6 Les permanences

Le commissaire enquêteur a reçu le public dans les locaux des mairies suivantes :

LIEUX DES PERMANENCES	DATES ET HORAIRES DES PERMANENCES
Mairie de Langeac	28 août de 14h à 17h

Mairie de Langeac	18 septembre de 9h à 12h
Mairie de Langeac	29 septembre de 14 h à 17 h

3.7 Climat de l'enquête

L'enquête s'est déroulée dans de bonnes conditions matérielles. Le commissaire enquêteur n'a jamais subi de pression et a pu fonctionner en toute indépendance.

3.8 Clôture de l'enquête

À l'issue de l'enquête, soit le 29 septembre 2023 à 17h, le registre a été clos.

Le registre dématérialisé a été fermé le 29 septembre 2023 à 17h et porté à la connaissance du commissaire enquêteur.

3.9 Remise du PV de synthèse

Le commissaire enquêteur a préparé le procès-verbal des observations.

Ce procès-verbal a été envoyé à Monsieur De Seauve le 4/10/2023 par mail, après conversation téléphonique, et reçu le 5/10/2023 par courrier (recommandé avec accusé réception).

J'ai reçu le 18 octobre par mail le mémoire en réponse aux observations du public.

3.10 Bilan de l'enquête :

Ouvert pendant toute la durée de l'enquête, le registre dématérialisé a recueilli 7 d'observations, le registre papier 2 observations.

Il y a eu 9 documents annexés.

Soit au total 18 observations mais deux mails et deux courriers sont identiques, émanant des mêmes personnes.

4. Synthèse des avis des personnes publiques associées

4.1 Avis de la MRAE

Avis délibéré le 17 mai 2023.

Pour l'Autorité environnementale, les principaux enjeux environnementaux du projet sont :

- les milieux naturels terrestres et aquatiques
- le paysage,
- le risque d'inondation et l'écoulement des crues de l'Allier.

Quelques demandes de la part de l'autorité environnementale :

- compléter l'étude d'impact par un bilan carbone complet du projet (construction et exploitation),

- clarifier la question de l'accès des poids-lourds au nouveau pont (Département de la Haute-Loire et la commune de Langeac) et analyser ses incidences sur les flux de trafic, proposer les mesures de réduction nécessaires pour respecter le seuil sonore réglementaire de 65 dB (A) à l'entrée ouest du pont à l'horizon 2045.
- justifier le choix d'un seul trottoir mixte et de largeur relativement réduite pour les modes actifs.
- étayer l'absence d'incidence du nouveau pont sur l'avifaune.
- justifier l'absence de dispositif de traitement des eaux de la plateforme de l'ouvrage contre les pollutions
- décrire le dispositif d'analyse des données de suivi recueillies et réajuster les mesures d'évitement, de réduction et de compensation.
- prendre en compte dans le résumé non technique les recommandations de l'avis.

4.2 Avis du CLE du Sage du Haut-Allier

La CLE donne un avis favorable avec quelques remarques :

- la CLE regrette qu'elle n'ait pas été associée dès l'origine du projet.
- l'Allier abrite plusieurs espèces de poissons migrateurs avec des périodes de migration différentes ; l'étude d'impact n'a pas été assez développée sur cet aspect.
- pour la transmission des données sur le suivi de la qualité de l'eau et sur les seuils des différents paramètres pris en considération, des compléments doivent être apportés.
- la fréquence des prélèvements doit être revue à la hausse.
- la pratique de sport d'eau vive (canoé-kayak) n'a pas été étudiée dans le dossier. Une concertation devra être menée auprès des professionnels de cette activité avant la phase de travaux.

4.3 Réponse à l'avis de la MRAE et à l'avis de la CLE du SAGE du Haut-Allier

4.3.1 Réponse à l'avis de la MRAE

un seul trottoir mixte et de largeur relativement réduite pour les modes actifs.

La largeur des trottoirs a été définie au stade des études d'Avant-projet en tenant compte de la largeur totale disponible en rive gauche du pont qui ne permettait pas de maintenir une continuité au-delà de celui-ci.

En rive gauche, la RD590 est contrainte entre les bâtiments existants, habitation côté amont et cloître côté aval. Le parti retenu étant de maintenir le bâti actuel et de ne pas procéder à des expropriations, il a été retenu de proposer un trottoir de chaque côté pour les circulations piétonnes et d'élargir le trottoir amont pour permettre l'accueil des cycles le cas échéant.

Ce trottoir plus large côté amont permet en outre de valoriser l'effet de balcon sur la ville.

Au fil des études, il est apparu la volonté de la commune d'offrir une alternative pour les modes actifs par la construction d'une passerelle mixte, piétons cycles, qui permettra d'assurer les continuités d'une rive à l'autre.

Cette passerelle à hauteur de l'île d'Amour permettra donc d'assurer la connexion des deux rives dès la phase de travaux et pérennisera la continuité pour les modes actifs au-delà.

étayer l'absence d'incidence du nouveau pont sur l'avifaune.

Les données concernant les ponts haubanés sont moins fiables que les données de recensement concernant les lignes aériennes, du fait du risque de mortalité entraînant une chute dans les cours d'eau traversés induisant l'absence de constat d'accident.

Le risque de collision avec des câbles fixes (haubans, lignes électriques...) est surtout important pour les espèces de taille moyenne à grande, pratiquant le vol plané et ayant une manoeuvrabilité réduite par rapport à des espèces plus petites pratiquant le vol battu. Les espèces grégaires sont également plus touchées.

A Langeac, l'avifaune fréquentant les abords du pont est relativement diversifiée en raison de la présence de l'Allier et des berges plus ou moins boisées. Le pont étant dans un contexte péri-urbain, les espèces de grande taille les plus susceptibles d'entrer en collision avec les haubans sont très peu nombreuses.

Les corvidés sont abondants localement mais sont parfaitement adaptés au milieu urbain et s'adaptent très vite aux infrastructures. Bien que peu abondants durant les inventaires, les rapaces sont les principales espèces à risque, particulièrement les milans, qui recherchent souvent leur nourriture par des vols planés circulaires. Le Milan noir apprécie la proximité de l'eau et a été observé durant les inventaires.

Toutefois, les rapaces sont peu abondants au niveau du bourg, si bien que le risque de collision semble peu élevé, mais pas nul.

Le site n'est pas situé sur un couloir de migration important. Bien que le val d'Allier soit un axe majeur en Auvergne, ceci est valable nettement plus en aval, dans le Puy-de-Dôme. En automne, les oiseaux arrivant du nord-est franchissent principalement les volcans d'Auvergne soit par le nord (Saint-Gervais-d'Auvergne), soit par le sud (col de Prat de Bouc) en direction du sud-ouest. En outre, en migration active, les oiseaux volent à des altitudes bien supérieures à celle des haubans.

Comme mesure complémentaire, ne pas éclairer le pont est une option, la lumière pouvant perturber les oiseaux par temps de brouillard ou la nuit. Le choix retenu pour le pont de Langeac consiste à limiter l'éclairage aux seuls trottoirs et au mât.

Cet éclairage étant associé à l'éclairage public de la commune, il fera l'objet des mêmes conditions d'extinction que le reste de l'éclairage au niveau des quais notamment.

Concernant les enjeux pour les chiroptères il est rappelé qu'un inventaire complémentaire sera effectué avant le démarrage des travaux.

Il est prévu de mettre en place sur l'ouvrage des niches pour bergeronnette en complément des nichoirs chauve-souris.

justifier l'absence de dispositif de traitement des eaux de la plateforme de l'ouvrage contre les pollutions chroniques et accidentelles de l'Allier.

Les polluants répandus sur la chaussée pourront être temporairement confinés dans les collecteurs avant d'être pompés puis évacués après identification. Des regards obturables situés aux extrémités du réseau du nouveau pont permettront de stocker les éventuels effluents issus d'une fuite de carburant ou d'huile par exemple. En revanche, il n'a pas été prévu de mettre en place des bassins de rétention dimensionnés pour une éventuelle pollution accidentelle mettant en cause un camion-citerne (20 à 30 m³) pour les raisons suivantes : compte tenu du profil en long de l'ouvrage d'art, il aurait fallu mettre en place un bassin sur chaque rive. En rive gauche, le contexte urbain interdit tout bassin aérien. En rive droite, la situation en zone inondable aurait nécessité de mettre un bassin surdimensionné, au-dessus de la ligne de plus hautes eaux avec un impact accru sur le champ d'expansion des crues ;

La vitesse est limitée à 50 km/h et le tracé est en ligne droite, limitant le risque de déversement d'un camion .

En phase d'exploitation, les ouvrages (fossés de collecte des eaux pluviales, systèmes d'obturation des regards, dispositifs de retenue des véhicules sur la chaussée, etc.) seront entretenus pour limiter des dysfonctionnements risquant d'engendrer des déversements d'effluents depuis le sol, vers les eaux souterraines.

Afin d'intervenir rapidement en cas d'accident, un plan d'intervention sera établi, définissant :

- Les modalités de récupération et d'évacuation des substances polluantes, ainsi que le matériel nécessaire au bon déroulement de l'intervention (sacs de sable, pompe, bac de stockage...) ;
- Un plan d'accès au site permettant d'intervenir rapidement ;
- La liste des personnes et organismes à prévenir en priorité (service de la police des eaux, ARS, Maître d'ouvrage, ...)
- Les modalités d'identification de l'incident (nature et volume des matières concernées...).

clarifier leur stratégie (Département de la Haute-Loire et à la commune de Langeac) vis-à-vis de l'ouverture aux poids lourds du nouveau pont, proposer les mesures de réduction nécessaires pour respecter le seuil réglementaire de 65 dB (A) à l'entrée ouest du pont (point PF1) à l'horizon 2045.

La décision ne peut pas être définie à ce stade, mais la volonté de la commune de limiter le trafic des poids lourds a été annoncée et d'ores et déjà évoquée avec le département. S'agissant d'une décision concertée devant associer plusieurs instances, elle ne pourra être prise qu'ultérieurement.

La période de travaux induisant une coupure totale de la circulation, elle permettra en outre de valider le fonctionnement du réseau routier, aussi bien pour les poids lourds que pour les véhicules légers et de préciser les incidences du report de trafic sur les autres axes afin d'améliorer, ci-besoin la signalisation.

Il est bien entendu que la suppression des poids lourds ira dans le sens de la réduction du bruit sur l'axe RD590.

Cependant, il convient de rappeler que le dépassement de seuil de 65 dB(A) à l'horizon 2045 n'est pas lié au projet mais à la variation attendue du trafic. L'augmentation du flux de poids lourds attendu en cas d'ouverture à la circulation dans les 2 sens n'ayant qu'une incidence minime.

La variation de trafic qu'entraîne la levée de l'interdiction poids-lourds (plus de 7,5T) induit une augmentation sonore de 0,3 dB(A) en 2025 et en 2045.

La vitesse moyenne dans le sens Est-Ouest passant de 46 km/h à 50 km/h induit une augmentation sonore de 0,4 dB(A).

La variation de trafic qu'entraîne le décalage de 0,4 mètres vers le Nord de l'axe de la chaussée est de 0,1 dB(A) pour les habitations Nord et de -0,4 dB(A) pour l'habitation Sud. L'impact du projet sur l'environnement sonore est au maximum de 0,8 dB(A) pour les habitations les plus impactées.

Au niveau du point fixe 1 (PF1), seul concerné par un dépassement de seuil, le niveau attendu sans travaux est de 66 dB(A), augmenté à 66,5 dB(A) avec aménagement.

La période nocturne est moins impactée que la période diurne puisque les véhicules circulent très majoritairement de jour.

S'agissant d'une estimation à long terme et en l'absence de dépassement de 2 dB(A) par rapport à la situation de référence, il n'y a pas de modification significative de l'infrastructure imposant la mise en oeuvre de mesures de réduction.

compléter le dossier par le bilan carbone complet sur la durée de vie (travaux et exploitation) du projet.

Le Bilan Carbone prévisionnel vise à faire un bilan des émissions de gaz à effet de serre qui seront a priori émises par le système concerné par l'étude.

Il pourra être complété par un Bilan Carbone du projet lorsque celui-ci sera finalisé sous réserve de la mise en place d'un suivi de l'ensemble des travaux pendant toutes les phases.

décrire le dispositif mis en place pour analyser l'ensemble des données de suivi recueillies et réajuster les mesures d'évitement, de réduction et de compensation . Elle recommande en outre de conserver ce dispositif pendant toute la durée des atteintes.

Les impacts associés à la construction d'un nouveau pont en lieu et place de l'actuel sont ici liés presque exclusivement à la phase de démolition/construction.

Les mesures de suivi sont donc également associées majoritairement à cette phase. Elles concernent en particulier le suivi de la qualité des eaux en phase de chantier, renforcées lors des travaux affectant le lit mineur.

En première approche, les mesures de qualité seront mensuelles pendant toute la durée du chantier et hebdomadaires en phase de travail touchant le lit mineur.

Les mesures portant sur la variation de qualité entre l'amont et l'aval, les interventions seront associées au constat de dégradation de qualité qui ne pourront être pour certaines connues qu'après retour des analyses. Cependant, le constat visuel de départ de fines ou de pollution accidentelle (de type hydrocarbures par exemple) permet en revanche une intervention rapide. Elle sera sous la responsabilité de chaque intervenant de chantier, mais au premier chef sous celle du chef de chantier.

prendre en compte dans le résumé non technique les recommandations du présent avis.

Dans la mesure où les réponses apportées ci-avant ne font pas l'objet d'une refonte de l'étude d'impact, il n'y a plus lieu de les intégrer dans un résumé non technique qui reste en l'état.

4.3.2 Réponse à l'avis de la CLE du SAGE :

Association de la CLE au projet

Le maître d'ouvrage reconnaît ne pas avoir consulté la Commission Locale de l'Eau en amont du projet. Toutefois, les objectifs du SAGE ont bien été pris en compte et des mesures d'évitement, réduction et accompagnement ont été définies, notamment pendant la phase de chantier.

Les poissons migrateurs avec des périodes de migration différentes

L'état initial et les inventaires des milieux naturels ont été effectués sur une durée assez étendue et ont notamment commencé avant que ne soient diffusés les résultats des inventaires des zones humides menés dans le cadre du SAGE par l'établissement public Loire.

Les mesures prises en compte pour la préservation de la qualité des eaux de surface en phase de travaux visent également à préserver les caractéristiques favorables à la flore et la faune présentes, y compris piscicole.

Aussi, il est précisé dans l'étude d'impact que les travaux dans le lit mineur (dont relève la mise en place des batardeaux) seront réalisés en période d'étiage, hors période de migration et de reproduction pour les espèces à enjeu du secteur.

le suivi de la qualité de l'eau et sur les seuils des différents paramètres la fréquence des prélèvements

Le suivi de qualité de l'eau fera l'objet d'une transmission aux services de l'Etat en charge de la police de l'eau et des milieux aquatiques (DDT de Haute-Loire).

Les données collectées seront en permanence tenues à disposition de ces services et il pourra être décidé en concertation avec la DDT43 de transmettre ces données aux instances concernées, OFB et fédération de pêche.

La fréquence de prélèvement proposée est décrite dans l'étude d'impact :

L'objet des prélèvements est de caractériser une éventuelle pollution induite par le chantier et donc d'évaluer un éventuel écart entre l'amont et l'aval du chantier.

Les seuils de dépassement à respecter seront définis en concertation avec les services de l'Etat en amont du démarrage des travaux.

la pratique de sport d'eau vive (canoë-kayak)

Pendant tout le chantier, une information (notamment l'interdiction de circuler sous l'ouvrage en phase de travaux) sera dispensée sur site à l'attention des randonneurs, pêcheurs, canoë kayak et autres sports d'eau vive.

En cas d'accident pouvant engendrer une pollution de l'eau, les acteurs concernés seront alertés dans les plus brefs délais afin de mettre en place les dispositions pour la protection des populations.

5. Analyse des observations recueillies et réponses du responsable du projet

5.1 raccordement au réseau de voirie

Contribution de Mr Vissac Guy :

Pour avantager la circulation routière, il faut élargir la courbe qui permet d'accéder au pont à partir du quai Voltaire. La municipalité a acquis la maison Marie qui se situe dans cette courbe. On pourrait améliorer le tourne à droite grâce à cela.

Le giratoire, qui fonctionne sans accident, crée une facilité de circulation et doit être conservé.

Le plan de circulation en ville ne devrait pas être modifié car il aurait alors beaucoup d'effets inadaptés par rapport à des avantages recherchés.

Réponse du maître d'ouvrage

Le giratoire et le plan de circulation en ville concernent les projets de la Mairie de Langeac. Concernant la maison Marie citée, effectivement elle avait été préemptée par la mairie à la demande du Département, mais le choix de ne pas toucher au bâti existant a été fait par la suite.

Appréciation du commissaire enquêteur

Rive gauche, l'accès au pont se fait un peu plus bas par le giratoire. La rue qui mène au pont est bordée par des bâtiments et n'est pas très large. Je recommande une concertation avec la Mairie de Langeac pour améliorer cette desserte.

Contribution de Mr Fraisse Daniel :

Les trottoirs et les habitations vont-ils être touchés ? De même la cave que nous possédons où passe les égouts de la ville.

Nous demandons un dégrèvement de la taxe foncière durant les travaux à cause des nuisances sonores.

Réponse du maître d'ouvrage

Les habitations ne seront pas touchées. Les trottoirs seront légèrement modifiés.

Nous n'avons pas connaissance de cette cave, des études seront donc faites pour connaître et apprécier l'impact.

Concernant la taxe, voir réponse à Mr Vissac Guy

Appréciation du commissaire enquêteur

La réponse du maître d'ouvrage répond aux interrogations de Mr Fraisse.

Contribution de Mme Roubaud Marie-Thérèse :

Il faut profiter de cette construction pour intégrer au mieux les circulations douces, pour élargir la courbe qui, du quai Voltaire, permet d'accéder au pont. La commune a préempté une des maisons qui empêchaient cet élargissement.

Il ne faut pas interdire la circulation des camions sur le nouveau pont.

Il faut conserver le giratoire qui fonctionne depuis plusieurs années sans accident et facilite grandement la circulation.

Il faut conserver la rue du Pont en voie sortante de Langeac.

Réponse du maître d'ouvrage

La réglementation sur la circulation des poids lourds dépend de la police du maire. Mais le futur ouvrage sera bien dimensionné pour accueillir cette circulation.

Le giratoire et le plan de circulation en ville concernent les projets de la Mairie de Langeac.

Appréciation du commissaire enquêteur

Rive gauche, l'accès au pont se fait un peu plus bas par le giratoire. La rue qui mène au pont est bordée par des bâtiments et n'est pas très large. Je recommande une concertation avec la Mairie de Langeac pour améliorer cette desserte.

Les poids lourds sont actuellement interdits (7,5t). La décision sera prise après la construction du nouveau pont par Mr le Maire de Langeac en fonction des projets pour la circulation dans la ville.

Contribution de Mr Andrieux Patrick :

L'utilité du projet est pleinement justifiée. Un deuxième pont à Langeac, en complément du pont de Costets, semble indispensable en cas de fermeture de celui-ci. Les seuls ponts sur l'Allier accessibles aux poids-lourds sont situés à Monistrol en amont et Brioude en aval.

« Les caractéristiques proposées répondent bien aux besoins des circulations actuelles, et on peut l'espérer futures, avec en particulier la création d'un trottoir de chaque côté dont celui coté amont aménagé en bande mixte mode doux de 2,50m. Un trottoir de chaque côté semble en effet indispensable pour satisfaire les piétons qui souhaite pouvoir profiter des vues différentes. Le choix de placer la bande mode doux coté amont se justifie par la possibilité de raccordement avec l'aménagement en cours par la commune, d'une piste cyclable en direction du Puy, et de la desserte du champ de fêtes appelé lui aussi à recevoir des aménagements ou manifestations futurs. La prévision de la circulation des PL dans les deux sens semble indispensable, notamment en cas de fermeture du pont de Costets.

J'ai une très grande inquiétude sur le raccordement de la circulation mode doux sur la voirie existante dans des conditions de sécurité satisfaisantes. Sur la vue en plan du tracé alors que la chaussée est parfaitement raccordée aux routes existantes, les trottoirs ne sont indiqués qu'avec un trait en pointillé peu représentatif dans la continuité de la chaussée sans aller jusqu'à la voirie existante. Sur le tracé de l'ouvrage, le mode doux indiqué en rouge semble s'écarter du pont à chaque extrémité côté

amont...Mais il semblerait que le principe retenu est précisé dans le résumé non technique de l'étude d'impact. On peut lire dans les inconvénients du tracé retenu « il n'y a pas de continuité de gabarit entre la voirie et le pont: hors ouvrage, la largeur de la voie « mode doux » sera réduite de 0,90m en rive droite et de 1,05m en rive gauche, et la largeur du trottoir à l'aval sera réduite de 0,60m en rive gauche et 0,20m en rive droite.

Ce qui laisserait à penser que ce serait bien la vue en plan du tracé qui serait à prendre en compte. Si tel est le cas, les deux accès à l'ouvrage ne bénéficieront pas d'équipements pour le mode doux avec même des trottoirs plus étroits que ceux existant sur le pont actuel. Comment peut-on imaginer un passage d'une bande réservée aux cyclistes et piétons passer brutalement de 2,50m à 1,00m sans créer un risque pour les utilisateurs et usagers. De plus il n'est absolument rien prévu pour le raccordement sur la voirie existante en particulier pour le branchement sur le giratoire existant, la bande est à double sens et le carrefour ne peut intégrer une nouvelle voie. Et que penser de la traversée de chaussée à l'extrémité du pont rive droite rendue obligatoire par l'absence de trottoir. Un tel projet ne doit pas se limiter à la réalisation de l'ouvrage mais doit permettre d'améliorer les conditions de circulation satisfaisantes et sécurisées dans l'ensemble de l'opération et ne pas se satisfaire de prévisions de travaux ou d'aménagements non définis et non programmés.

Il existe des possibilités d'écarter la bande mode doux du tracé actuel de la RD avant l'accès au pont, peut être un contournement des bâtiments rive droite pour rejoindre l'accès piétons au champ de fêtes existant, et peut être aussi un rabattement sur le quai en amont du giratoire rive gauche. La réalisation d'aménagements de ce type nécessitera sans doute quelques acquisitions foncières non prévues dans le dossier actuel puisqu'à priori il n'y aurait pas d'acquisitions de prévues.

Réponse du maître d'ouvrage

En effet, les largeurs des cheminements « mode doux » retenues sur le futur ouvrage ne peuvent être maintenues hors ouvrage le long de la RD590, ce pourquoi les raccordements de ces modes doux ont été étudiés au mieux en fonction de l'existant et des emprises disponibles. Ainsi, en rive droite, le trottoir mode doux se raccordera au cheminement existant à l'amont, se connectant au chemin de la Vigerie.

En rive gauche, il est envisagé de raccorder le trottoir mode doux de l'ouvrage directement au quai Voltaire (et non au giratoire, faute d'emprise disponible), via une rampe qui sera créée à la sortie du pont (comme représentée en pointillé sur le plan). Des échanges sont en cours avec la mairie de Langeac, qui mène actuellement des réflexions sur le réaménagement du quai Voltaire, afin d'intégrer au mieux cette rampe. Ce pourquoi les plans définitifs de cette dernière ne sont pas encore actés, car dépendront des projets de la mairie de Langeac qui sont en cours.

Appréciation du commissaire enquêteur

Le CE prend note qu'il y aura concertation avec la mairie de Langeac pour que les raccordements « mode doux » soient sécurisés tant en rive droite qu'en rive gauche (avec le quai Voltaire, vers le rond-point).

5.2 la qualité des eaux

Contribution du SMAT du Haut-Allier et de l'OTI des Gorges de l'Allier

Nous tenons cependant à soulever un questionnement sur le suivi de la qualité des eaux. Les informations énoncées dans l'étude d'impact ne permettent pas de savoir :

- qui sera destinataire des résultats, par quel moyen, selon quelle fréquence ?
- quels seront les seuils des différents paramètres pris en compte ?
- quelles seront les actions mises en place en fonction des résultats et sous quels délais?

De plus, nous nous interrogeons sur la pertinence d'un suivi mensuel ramené à 1 semaine lors des phases de travaux en lien avec le milieu aquatique. La fréquence des analyses devrait sans doute être resserrée afin de détecter au plus tôt tout impact lié au chantier.

Réponse du maître d'ouvrage

Pour le suivi de qualité de l'eau, comme mentionné dans la pièce G – Mémoire en réponse à l'avis délibéré de l'AE du 17/05/2023 et l'avis de la CLE du Sage Haut Allier, il fera l'objet d'une transmission aux services de l'Etat en charge de la police de l'eau et des milieux aquatiques

(DDT de Haute-Loire). Les données collectées seront en permanence tenue à disposition de ces services et il pourra être décidé en concertation avec la DDT43 de transmettre également ces données aux instances concernées, OFB et fédération de pêche notamment.

La fréquence de prélèvement proposée est décrite dans le tableau 73 au titre XI.1 de l'étude d'impact. L'objet des prélèvements est de caractériser une éventuelle pollution induite par le chantier et donc d'évaluer un éventuel écart entre l'amont et l'aval du chantier et donc de réagir au plus vite.

Les seuils de dépassement à respecter seront définis en concertation avec les services de l'Etat en amont du démarrage des travaux, de même que les fréquences d'analyse.

Appréciation du commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur prend acte des mesures qui seront prises pour le suivi de la qualité de l'eau et qui seront transmises à tous les organismes concernés par la qualité de l'eau de l'Allier.

5.3 la circulation sur l'Allier

Contribution du SMAT du Haut-Allier et de l'OTI des Gorges de l'Allier

Nous pensons que l'usage touristique au droit de l'ouvrage n'a pas été suffisamment pris en compte lors de l'élaboration du projet.

Cette restriction d'usage va fortement impacter ces activités récréatives et touristiques pendant au moins 2 ans. Les sports d'eau vive constituent une activité économique à part entière sur le territoire du Haut-Allier. Cette activité est une vitrine pour ce territoire dont le SMAT du Haut-Allier et l'OTI des Gorges de l'Allier assure la promotion au-delà de nos frontières nationales. La réglementation sur la navigation sur l'Allier mise en place à la fin des années 90 sous l'impulsion du SMAT du Haut-Allier a contribué à la notoriété de ce

territoire aux usages partagés. La randonnée pédestre (sentier du Viaduc, porté par la Communauté de communes des rives du Haut-Allier) sera aussi impactée par cette interdiction.

Nous comprenons les contraintes techniques qui imposent cette interdiction mais nous ne pouvons résigner à une simple communication. Nous demandons à ce que les différents acteurs concernés se réunissent dès que possible afin de trouver des solutions pour limiter l'impact économique du projet sur les activités récréatives et touristiques qui se déroulent au droit de l'ouvrage. Les solutions alternatives doivent être élaborées en concertation entre toutes les parties avant le démarrage du chantier.

Contribution de Mr Paauw Thijs :

L'impact des travaux sur la navigation sur l'Allier et les conséquences de la non prise en compte spécifique de ce point.

« Au regard des propositions de mesures de réduction des impacts formulés dans l'étude, il est simplement fait mention de la communication par voie de presse et autres voies d'informations diverses concernant notamment l'interdiction de navigation sous l'ouvrage pendant la durée des travaux. Cette proposition d'action est à minima insuffisante, et ne résout en aucun cas le problème de franchissement de la zone de travaux par les pagayeurs engagés sur les parcours impactés.

Une première navigation sportive et touristique individuelle, d'itinérance et de découverte de l'eau vive pratiquée par des pagayeurs de tous horizons et de toutes nationalités, qui viennent profiter d'une continuité de parcours de rivière. Ces pagayeurs sont organisés de manière autonome par petits groupes, et viennent profiter d'une des seules rivières à eaux vives à régime non nival et dont l'étiage est régulé. Ces pagayeurs trouvent les informations requises à une navigation en toute sécurité : affichages au niveau de points d'embarquement et débarquement identifiés, consultation des associations et professionnels du secteur. Ils sont par essence discrets et difficiles à dénombrer, mais leur présence est importante à partir du mois d'avril et ce jusqu'en octobre.

Une seconde navigation est une pratique touristique, à la demi-journée, à la journée ou en itinérance concernant des personnes qui font appel aux professionnels du secteur. Ceci concerne un public large et nombreux durant la saison d'ouverture touristique (d'avril à octobre). C'est une activité économique à part entière, et importante (nombreux emplois permanents et saisonniers, chiffres d'affaires non négligeables). Les jours d'été, une centaine de bateaux franchissent ainsi la zone concernée par les travaux.

Pour l'activité touristique, le portage est in-envisageable, et l'interdiction de navigation dans la zone aboutit tout simplement à une perte nette de chiffre d'affaire (on ne peut demander aux personnes engagés dans une pratique touristique sur ces parcours de porter un bateau de 50kg avec 20kg de matériel sur des distances de plus de 50m). L'impact d'une interdiction de navigation de juin à septembre dans la zone aurait donc un impact direct sur l'environnement économique qui se chiffrerait à plusieurs dizaines de milliers d'euros sur la durée des travaux. »

Contribution de Tonic Aventure :

même problématique que la contribution de Mr Paauw Thijs

Contribution de Canoë Val d'Allier :

même problématique que la contribution de Mr Paauw Thijs

On ajoute qu'il y aura pour les structures des pertes économiques pour les programmes journées et pour les séjours itinérants qui représentent un atout pour toute la vallée (nuitées et camping, course, restauration, bar)

Contribution de Tonic Aventure :

Quelques chiffres à l'appui de nos interrogations sur la suppression du passage sous le pont :

- passage sous le pont Alexandre Bertrand du 1er avril au 15 octobre : environ 9000 personnes (chiffres cumulés de Canoë Val d'Allier, UCPA et Tonic Aventure)

- l'itinérance (Le Pradel à Nonette - Orbeil maxi sur 5 ou 6 jours) compte 6300 personnes
Pour les 2700 restant, il s'agit de pratique à la journée ou à la 1/2 journée

- poids des canoës bi-places ou 3 places: environ 55 kg

- poids des chargements en itinérance: 2 bidons de 55 litres + matériel de camping dans des sacs étanches, soit environ 110 kg

Réponse du maître d'ouvrage

Par mesure de sécurité, toutes circulations, qu'elles soient terrestres ou fluviales, sont proscrites sous l'ouvrage (actuel ou futur) pendant les travaux.

Pour les circulations « terrestres », elles seront déviées via la nouvelle passerelle de la mairie de Langeac pour les « modes doux » et par le pont de Costet pour les véhicules à moteur. Pour les circulations « fluviales », des échanges et compromis seront faits avec les différents acteurs, afin de minimiser les interdictions totales et ainsi minimiser l'impact sur les activités existantes. La 1^{ère} « piste » à étudier est la mise en place d'un corridor « sécurisé » sur l'Allier, mais qui ne pourra être maintenu durant tout le chantier, au vu de la complexité et risques associés de certaines phases du chantier.

Une réunion d'échange avec ces différents acteurs sera programmée pour évoquer ces sujets

Appréciation du commissaire enquêteur

Le problème de la circulation des canoës kayak sur l'Allier a suscité plusieurs observations. Vu le nombre de passages (environ 9000 personnes selon Tonic Aventure), l'impact économique d'une éventuelle fermeture pendant deux ans serait énorme pour les professionnels de l'activité mais aussi pour les autres commerçants de la ville de Langeac et pour son camping. Le maître d'ouvrage propose une concertation avec les professionnels pour que cet impact économique soit minimisé et que des solutions soient trouvées pour qu'il n'y ait pas d'interdiction totale. C'est une avancée appréciable.

5.3 divers

Contribution de Mr Vissac Guy :

Une pile de blocs pierreux de l'ancien pont avait été laissée en protection de la pile centrale actuelle. Sur le côté est, un monticule de terre a été rapporté (pour des compétitions de moto). Ce monticule de terre dévie les eaux en cas de crue. Des apports de terre ont augmenté l'importance du monticule. À la dernière crue, l'Allier a inondé plus fortement qu'auparavant les propriétés riveraines ; il nous paraît nécessaire de supprimer ce monticule afin de laisser libre le courant sans le barrer.

Réponse du maître d'ouvrage

La remise en état après travaux du champ de fête sera faite en concertation avec la mairie de Langeac et les services de l'eau de la DDT43.

Appréciation du commissaire enquêteur

Juste en amont du pont, à quelques mètres seulement, on trouve au milieu de l'eau un monticule de terre et différents arbustes qui ralentissent le débit de la rivière. La solution d'une concertation avec les différents acteurs pour nettoyer le lit de l'Allier est une bonne chose.

Contribution de Mr Vissac Guy :

Une expertise sur l'état des bâtiments riverains serait judicieuse car le passage des gros véhicules sur le pont engendre des vibrations. Des fissures sur les façades peuvent en être la conséquence.

Réponse du maître d'ouvrage

Un constat des lieux (extérieur et intérieur) avant et après travaux sera réalisé par un huissier sur les bâtiments à proximité de la zone travaux.

Appréciation du commissaire enquêteur

Le constat permettra une vérification des nuisances éventuelles du chantier.

Contribution de Mr Vissac Guy :

Le chantier du pont va couper une partie de la commune du centre-ville. Les habitants de rive droite seront pénalisés et obligés de parcourir à chaque fois 6 km. Sur deux années de travaux, cela représente des sommes importantes. Je demande donc une réduction provisoire de la taxe foncière pendant les années de travaux.

Les conditions de ramassage scolaire sont à étudier.

Les personnes âgées, lorsqu'elles devront emprunter la passerelle, seront pénalisées, de même les personnes démunies de véhicules.

Réponse du maître d'ouvrage

Le choix de mettre en place une déviation provisoire par le pont de Costet pour tous les véhicules à moteur pendant la durée des travaux a été arbitré et plusieurs fois présenté, notamment pendant la réunion publique sans réactions particulières. La solution d'un pont provisoire a été étudiée, mais est coûteuse et difficilement réalisable à proximité immédiate. Cependant la passerelle de la Mairie de Langeac sera opérationnelle pour les « modes doux ».

Aucune indemnisation du Département n'est prévue sur la taxe foncière qui ne dépend pas des compétences du Département, mais le sujet sera évoqué avec la mairie de Langeac. Le ramassage scolaire est en cours d'étude avec le service Transport de la Région et sera évidemment assuré.

Appréciation du commissaire enquêteur

Pendant la durée des travaux, les habitants de rive droite seront effectivement obligés pour faire leurs courses ou se rendre au centre-ville de passer par le pont de Costet. Cela représente effectivement une distance supplémentaire aller-retour d'environ 12 km.

La passerelle, près de l'île d'Amour, permettra aux piétons et aux cyclistes de se rendre au centre-ville mais avec 2 km supplémentaires.

Le commissaire enquêteur prend acte de la concertation qui aura lieu avec la mairie de Langeac pour une éventuelle indemnisation.

Contribution de Mr Sicard Robert :

Il aurait été plus judicieux de faire le pont à la place de la passerelle construite récemment. Maintenant, en supprimant le passage piéton et la piste cyclable (présents sur la passerelle) on pourrait réaliser le pont à côté de celle-ci.

Les habitants du centre bourg n'ont pas suffisamment été pris en compte.

Nous demandons un dégrèvement de la taxe foncière puisqu'il faudra faire des kilomètres en plus pour se rendre dans le centre de Langeac ou dans la zone artisanale.

Un pont provisoire aurait pu être mis en place pour permettre aux riverains de passer avec un véhicule, les travaux risquant d'être plus longs que prévu.

Réponse du maître d'ouvrage

La genèse du projet, dont le choix du futur tracé, est dans le dossier.

Concernant la taxe et le pont provisoire, voir réponses ci-dessus faites à Mr Vissac Guy.

Appréciation du commissaire enquêteur

Des variantes plus proches de la passerelle maintenant construite avaient été étudiées. Il a été retenu le tracé qui venait à la place du pont actuel pour que les emprises foncières soient moindres et que les raccordements aux voiries existantes soient plus faciles.

Contribution de Mr Andrieux Patrick :

On constate l'absence de dispositif de collecte et de stockage des eaux pluviales en cas de pollution pour protéger le milieu naturel si riche du lit de l'Allier.

Réponse du maître d'ouvrage

Concernant l'assainissement, les dispositifs sont mentionnés dans le dossier, notamment dans

le paragraphe X.1.3.2 de l'étude d'impact et la pièce G – Mémoire en réponse à l'avis délibéré

de l'AE du 17/05/2023 et l'avis de la CLE du Sage Haut Allier.

Appréciation du commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur rappelle les mesures envisagées et présentées dans les mémoires en réponse à l'avis de l'autoritaire environnementale et à l'avis de la CLE du Sage Haut-Allier :

Les polluants répandus sur la chaussée pourront être temporairement confinés dans les collecteurs avant d'être pompés puis évacués après identification. Des regards obturables situés aux extrémités du réseau du nouveau pont permettront de stocker les éventuels effluents issus d'une fuite de carburant ou d'huile par exemple. En revanche, il n'a pas été prévu de mettre en place des bassins de rétention dimensionnés pour une éventuelle pollution accidentelle mettant en cause un camion-citerne (20 à 30 m³) pour les raisons suivantes : compte tenu du profil en long de l'ouvrage d'art, il aurait fallu mettre en place un bassin sur chaque rive. En rive gauche, le contexte urbain interdit tout bassin aérien. En rive droite, la situation en zone inondable aurait nécessité de mettre un bassin surdimensionné, au-dessus de la ligne de plus hautes eaux avec un impact accru sur le champ d'expansion des crues ;

Les mesures prises en compte pour la préservation de la qualité des eaux de surface en phase de travaux visent également à préserver les caractéristiques favorables à la flore et la faune présentes, y compris piscicole.

Aussi, il est précisé dans l'étude d'impact que les travaux dans le lit mineur (dont relève la mise en place des batardeaux) seront réalisés en période d'étiage, hors période de migration et de reproduction pour les espèces à enjeu du secteur.

contribution de Sr Fabienne-Marie op Prieure du Monastère Sainte Catherine de Sienne :

Etant riveraines du pont nous avons des questions à vous soumettre :

La durée des travaux de deux ans inclut-elle les périodes de crues saisonnières ou devons-nous rajouter encore du temps à cette estimation ?

Nous posons la question des nuisances du chantier en lui-même en terme de bruits, de poussières, de vibrations. Nous avons lu qu'aucune protection phonique n'est envisagée, y aura-t-il une attention particulière aux poussières (particules fines) notamment lors de la démolition. Pourrons-nous avoir des protections adéquates pour le son et les poussières? Nous avons vu le plan avec l'emprise du chantier et demandons qu'un accès piéton soit préservé durant toute la durée du chantier au 2 rue du Pont. Nous attirons votre attention sur le fait que nous sommes une communauté monastique, dont la chapelle fréquentée par des pèlerins est un lieu de silence et de recueillement. L'accès à la chapelle se fait par le 2 rue du Pont, ainsi que pour les clients de l'atelier d'imprimerie.

On nous annonce à la fin des travaux une hausse du bruit de 5 db ; or, nous signalons, côté rue du Pont, de fortes vibrations actuellement lors du passage des camions. Nous n'avons pas vu d'étude sur les vibrations, nous souhaiterions être renseignées à ce sujet. Nous soutenons la municipalité dans son souhait de limiter la circulation des camions de gros tonnages.

Pourra-t-on être renseignées avec plus de détails sur le chemin de halage rive gauche qui longe notre mur et son accès : nous supposons que l'accès actuel sera modifié.

Sur la rue du Pont nos bâtiments aux n°4 et 6 ont besoin d'un ravalement de façade, nous demandons, avant tout appel d'offres, si dans les deux ans il serait possible d'effectuer ce chantier lors des phases d'inactivité sur la rive gauche ?

Réponse du maître d'ouvrage

L'ampleur des périodes d'intempéries ne peut malheureusement pas être anticipé, c'est pourquoi un nombre de jour minimum est prévu dans ce délai, qui reflétera, ou non, la réalité. Les impacts du chantier, notamment les nuisances, respecteront la réglementation en vigueur. L'accès piéton sera maintenu durant tout le chantier au 2 rue du Pont.

Concernant l'ambiance sonore, les études acoustiques montrent une augmentation sonore de moins de 2 dB(A) (et non 5 comme cité dans la contribution) à l'horizon 2045 par rapport à la situation de référence de 2019, par conséquent, il n'y a pas de modification significative de l'infrastructure. L'environnement sonore du scénario de projet est analogue au scénario de référence puisque l'impact sonore du projet est quasi neutre.

Concernant les vibrations, le nouvel ouvrage a une conception et des joints de dilatation nouveaux, et la désolidarisation du tablier du pont des appuis doit permettre de réduire fortement les vibrations engendrées par la circulation. De plus, si l'interdiction de circulation des poids lourds est prise par le maire, cela les limitera davantage.

Le chemin de halage en rive gauche sera restitué aux piétons à la fin des travaux.

Le planning définitif de l'opération, notamment la date de démarrage du chantier, n'est pas encore connu précisément.

Une rencontre va être programmée avec la responsable du Monastère pour faire un point sur tous ces sujets, notamment pour les dates de ravalement possibles des bâtiments rue du pont.

Appréciation du commissaire enquêteur

Le maître d'ouvrage répond aux questions posées et propose une concertation avec la prieure du monastère. Cela permettra de trouver une solution pratique pour tous les problèmes évoqués, notamment le calendrier de ravalement de la façade.

Contribution de Mr Rodier Rémi :

Il trouve regrettable que la piste cyclable ne soit pas prévue des deux côtés.

Réponse du maître d'ouvrage

La symétrie des trottoirs du futur ouvrage a bien été étudiée, mais au vu de la configuration actuelle et le souhait de ne pas impacter le bâti existant, il n'est pas possible d'avoir la continuité du gabarit au-delà du pont. De plus, il n'y a guère de possibilité de raccordement de ce trottoir aval à l'existant, comme envisagé à l'amont.

Appréciation du commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur prend note de la réponse du maître d'ouvrage. De plus, le ton haubané a été choisi pour son intégration dans le paysage. Si on l'élargit encore côté aval, son aspect élancé et fin sera caduc.

Contribution de Mr Vissac Rémi :

Il souhaite que la piste cyclable, sur le pont, soit maintenue.

Réponse du maître d'ouvrage

Le trottoir « mode doux » du futur pont, à l'amont, tel décrit dans les pièces, est bien dans le projet.

Appréciation du commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur prend acte que il n'y aura pas de modification par rapport au dossier sur le projet du nouveau pont.

Fait à Andelat le 19 octobre 2023

Thomas B

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Thomas B', is written over a horizontal line.