

PREFET DE LA REGION PICARDIE

*Direction régionale de l'Environnement
de l'Aménagement et du Logement
de PICARDIE*

**PROJET DE DÉCONSTRUCTION ET RECONSTRUCTION DU PONT DE PARIS À BEAUVAIS
VILLE DE BEAUVAIS**

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE SUR L'ETUDE D'IMPACT

Synthèse de l'avis

Le projet déposé par la ville de Beauvais, consiste à démolir partiellement, puis à reconstruire le pont de Paris à Beauvais. La destruction partielle concerne le tablier de l'ouvrage d'art, les appuis existants étant maintenus. Le nouvel ouvrage d'art sera moins large 12 m au lieu de 15 m. Il sera composé :

- d'une chaussée de deux voies contre trois voies pour l'ouvrage actuel ;
- d'un trottoir et d'une piste cyclable au lieu des deux trottoirs existants.

La durée prévisible des travaux est d'environ un an.

Le projet étant situé en milieu urbain, les enjeux environnementaux principaux sont la protection de la santé et du cadre de vie des habitants (air, bruit, paysage, trafic routier), la préservation de la ressource en eau, ainsi que la protection de la biodiversité.

L'étude d'impact fournie par le maître d'ouvrage est conforme au code de l'environnement et son contenu proportionné aux enjeux identifiés. Elle a pris en compte les différentes sensibilités environnementales du secteur.

Sous réserve du respect des précautions de chantier préconisées par l'étude d'impact, le projet aura une incidence limitée sur l'environnement.

Au final, une amélioration est attendue pour la sécurité et le cadre de vie des habitants.

Amiens, le 9 octobre 2012

P. le Préfet de Région
La Secrétaire Générale pour
les Affaires Régionales Adjointe



Régine LEDUC

Avis détaillé

I Contexte du projet

La ville de Beauvais souhaite démolir partiellement et reconstruire un ouvrage d'art (pont) : « le Pont de Paris » d'une longueur de 119 m situé sur la RD139 sur le territoire de la commune de Beauvais.

L'ouvrage franchit une voie de chemin de fer, le boulevard Aristide Briand, le cours d'eau « le Thérain » et la rue de Bretagne à Beauvais. Ce pont a été rétrocédé à la ville de Beauvais par le Conseil Général de l'Oise. Ce pont a été construit en 1949, et présente des désordres liés à la perte de résistance, fissures et déformation. En septembre 2010, le pont et les axes routiers situés sous le pont ont été fermés à la circulation.

Des études menées en 2010 ont permis de confirmer la fragilité de l'ouvrage et sa sensibilité aux phénomènes de vibration. Des travaux de renforcement effectués en 2011 ont permis de réouvrir la circulation sur le boulevard Aristide Briand et la rue de Bretagne.

Il est prévu de reconstruire un nouveau pont moins large 12 m au lieu de 15 m (page 22 et 31). il sera composé :

- d'une chaussée de deux voies contre trois voies pour l'ouvrage actuel ;
- d'un trottoir et d'une piste cyclable au lieu des deux trottoirs existants.

La durée prévisible des travaux est d'environ 1 an et commenceront en 2013 (page 58).

II Cadre juridique

Le projet est soumis à étude d'impact conformément à l'annexe de l'article R122-2, (7^oa : pont d'une longueur supérieure à 100 m) du Code de l'environnement. Il est soumis à enquête publique (cf. section I du décret n° 2011-2018 du 29 décembre 2011).

Selon l'article R122-13 du Code de l'environnement, l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement, donne son avis sur le dossier d'étude d'impact dans les deux mois suivant sa réception. Selon l'article R122-1-1 du Code de l'environnement, l'autorité administrative compétente pour ce type de projet est le préfet de région.

Le présent avis porte sur la qualité de l'évaluation environnementale produite par le pétitionnaire et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Il ne préjuge en rien de l'avis qui sera rendu par l'autorité compétente pour autoriser le projet.

III Enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Pour le projet concerné, situé en milieu urbain, les enjeux environnementaux principaux sont la protection du cadre de vie des habitants (sécurité publique, bruit, paysage, pollution de l'air, trafic routier), de la ressource en eau, ainsi que la protection de la biodiversité.

Concernant le cadre de vie des habitants, la nature du projet soulève un enjeu fort, avec des conséquences attendues en terme de bruit lié à la période des travaux d'un an prévue en 2013 (cf. page 39). En terme d'impacts paysagers, il se situe non loin de plusieurs monuments historiques, en particulier celui de la place de l'Hôtel de ville, à 400 m au nord.

En ce qui concerne la protection de la ressource en eau, le projet franchit le cours d'eau du Thérain. Par ailleurs, la ville de Beauvais est concernée par le risque naturel d'inondation. Elle est couverte par le plan de prévention des risques inondations « Thérain aval » depuis 2005. Cela induit un enjeu fort lié à la protection de la ressource en eau et à la non-aggravation du risque d'inondation.

Du point de vue écologique, le projet est situé en zone urbaine. Néanmoins, plusieurs sites remarquables sont à proximité.

Le territoire de l'agglomération du Beauvaisis est concerné par plusieurs sites Natura 2000 désignés au titre de la directive « habitats » :

- la zone spéciale de conservation (ZSC) « Réseau de coteaux crayeux du bassin de l'Oise aval » à environ 1 km à l'ouest;
- la ZSC « massif forestier du Haut Bray de l'Oise » à 8 km;
- la ZSC « cavité de Larris Millet à Saint-Martin-Le-Nœud » à 2,3 km.

Les zones naturelles d'intérêt écologique floristique et faunistique (ZNIEFF) les plus proches sont les :

- ZNIEFF de type 1 « Pelouses du mont aux Lièvres à Beauvais » à environ 1 km à l'ouest ;
- ZNIEFF de type 2 « Pays de Bray » à 2 km à l'ouest.

IV Analyse du caractère complet du rapport environnemental

Le Code de l'environnement (art. R.122-5) précise le contenu de l'étude d'impact, qui doit être en relation avec l'importance des travaux et aménagements projetés et avec leurs incidences prévisibles sur l'environnement. Elle doit comprendre :

- une description du projet ;
- une analyse de l'état initial (cf. chapitre III) ;
- une analyse des effets directs et indirects (cf. chapitre V) ;
- une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus (page 190) ;
- une esquisse des principales solutions de substitution examinées et les raisons pour lesquelles le projet présenté a été retenu (cf. page 128, 132, 135) ;
- les éléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet les documents d'urbanisme opposables et son articulation avec d'autres plans et programmes concernés (page 182 à 184) ;
- les mesures envisagées pour supprimer, réduire et si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé (cf. chapitre V), ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes (cf. page 192) ;
- une analyse des méthodes utilisées (cf. chapitres VII) ;
- les noms et qualités précises et complètes du ou des auteurs de l'étude d'impact et des études qui ont contribué à sa réalisation (cf. chapitre VIII) ;
- lorsque la réalisation des travaux est fractionnée, l'étude d'impact de chacune des phases doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme (la démolition et la reconstruction du pont constituent une unité fonctionnelle) ;
- **pour les infrastructures de transport :**
 - une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuelle de l'urbanisation (chapitre V page 184) ;
 - une analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation de ces espaces (page 184) ;
 - une analyse des coûts collectifs des pollutions, des nuisances et des avantages induits pour la collectivité (non précisé) ;
 - une évaluation de la consommation énergétique résultant de l'exploitation du projet (cette partie n'a pas été traitée) ;
 - une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes utilisées pour les évaluer et en étudier les effets (pages 127, 172, 182, 183) ;
- un résumé non technique (cf. chapitre II).

Par ailleurs, le Code de l'environnement prévoit, dans son article R 414-19, que les projets soumis à étude d'impact, même situés en dehors d'un site Natura 2000, font l'objet d'une évaluation de leurs incidences éventuelles au regard des objectifs de conservation des sites qu'ils sont susceptibles d'affecter de manière notable.

L'évaluation produite (cf. page 185 à 86 et 179 à 180) est conforme au contenu fixé par l'article R414-23 du Code de l'environnement.

Sur la forme, l'étude d'impact est donc conforme aux articles R122-5, R419-19 et R414-23 du Code de l'environnement.

V Analyse de la qualité du contenu du rapport environnemental et du caractère approprié des informations qu'il contient

Les enjeux principaux environnementaux identifiés sur la commune sont traités de manière essentiellement bibliographique.

V-1 Description du projet et notion de programme de travaux

L'étude détaille les caractéristiques techniques de l'ouvrage à démolir et de celui à construire (chapitre IV page 153 à 159). La démolition et la reconstruction du pont constitue une unité fonctionnelle du programme de travaux.

V-2 Analyse de l'état initial

L'étude d'impact, réalisée par le bureau d'études SCE Aménagement & Environnement étudie de manière satisfaisante les différents thèmes environnementaux prévus par la réglementation pour en déduire les principales sensibilités. De nombreuses cartes et photographies illustrent utilement le dossier. De même, les conclusions de chaque chapitre figurent dans un encart coloré à la fin de chaque chapitre, ce qui facilite la lecture rapide du document.

Cadre de vie

L'étude traite de la qualité de l'air (cf. page 70 à 73), du patrimoine historique (chapitre III page 107 à 110), du paysage (de la page 113 à 116) et de l'environnement sonore (cf. chapitre III page 95 à 98).

Les principales sources actuelles de pollution de l'air sont l'aéroport de Beauvais-Tillé au nord de la ville, et les rejets liés aux industries, habitat et transport. On note que la qualité de l'air est bonne et qu'elle ne présente pas de contrainte à la réalisation du projet (page 73).

Pour les sols, la base de données BASOL (inventaire des sites et sols pollués ou potentiellement pollués) ne recense aucun site pollué dans le secteur d'étude (page 94).

Concernant le bruit, l'étude d'impact fait des rappels réglementaires. On note que le pont de Paris est situé sur la RD139 qui est classée comme une voie bruyante de catégorie 3 (sur 5 catégories au total). En revanche, le projet est en dehors du zonage du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Beauvais (cf. carte page 105).

Du point de vue paysager le projet s'inscrit non loin du centre bourg. Il est inclus dans le périmètre de protection de plusieurs monuments historiques (cf. carte page 105).

Volet eau

Les enjeux eau sont identifiés (p 79 à 81). L'étude a pris en compte le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Seine-Normandie. Le site du projet est en dehors des zones à dominante humide répertoriées par le SDAGE. Néanmoins, le projet est localisé en zone rouge clair du plan de prévention des risques inondation (PPRI) « Thérain aval ». Ce zonage désigne les zones inondables présentant un risque faible où les travaux de construction, aménagements ou d'infrastructures sont autorisés à condition de ne pas augmenter les risques d'inondations en amont ou en aval.

Enfin, l'aire d'étude du projet est située dans une zone présentant un risque faible à moyen de remontée de nappe phréatique (cf. cartes page 88 et 91).

Risques technologiques

Le secteur d'étude n'est pas concerné par les risques technologiques ou industriels (page 93).

Nature et biodiversité

L'étude est essentiellement bibliographique. Elle identifie les zonages d'inventaires connus à l'intérieur du territoire de la ville de Beauvais et les sites Natura 2000 les plus proches (page 83 à 86). La carte proposée (page 84) est difficilement lisible.

V-3 Analyse des effets directs et indirects du projet et mesures envisagées pour supprimer, réduire et si possible compenser les conséquences du projet

Le maître d'ouvrage présente les effets possibles temporaires (liés à la phase de chantier) et/ou permanents, directs et indirects et les principales mesures envisagées pour chaque thème. On note que les impacts les plus importants sont ceux liés à la phase travaux.

De nombreux effets positifs sur le cadre de vie des habitants et sur la gestion de trafic sont attendus. Le projet permettra de rétablir le lien fonctionnel entre les quartiers sud et le centre ville. Les transports collectifs (4 bus et 270 passages) reprendront leur itinéraire initial. Le trafic en heure de pointe est estimé à environ 700 véhicules\heures et à 7000 véhicules par jour. De ce fait, la remise en service de l'ouvrage constitue un axe d'orientation du plan de déplacement urbain (PDU). La réouverture à la circulation entraînera également un rétablissement des liaisons douces pour les cyclistes et les piétons (Page 182 à 183). les eaux de ruissellement seront recueillies dans le réseau d'eaux pluviales existant. Compte-tenu de la nature et de la situation du projet en milieu urbain, aucun effet significatif n'est attendu sur le paysage et le patrimoine (cf. page 175).

En phase travaux, toutes les mesures seront prises pour :

- prévenir le risque de pollution grâce à un dispositif de collecte en phase de destruction du tablier (page 170 et 171) ;
- respecter la réglementation en vigueur en matière de bruit, les engins de chantier devront être homologués (page 173 et 174) ;
- protéger la ressource en eau, grâce à un dispositif (platelages) permettant d'éviter le départ de pollution provoqué par la chute de gravats et autres débris dans le cours d'eau (page 62 et 174). L'étude prévoit des bacs de rétention pour stocker les produits inflammables, le nettoyage des engins avant leur sortie sur les voies publiques et dispositifs de stockage et de collecte des eaux de ruissellement (page 174) ;
- limiter les émissions de poussières par un nettoyage des engins, un arrosage régulier du sol et une humidification de l'air lors de travaux de meulages, de percements et plus généralement lors des travaux de démolition (page 173) ;
- sécuriser la zone chantier et les zones limitrophes par la mise en place d'un balisage et d'une signalisation. Les voiries reliant les sites au domaine public comporteront des zones réservées à la circulation piétonnière. Un plan de circulation sera établi en concertation avec les usagers. Les travaux sur la voie ferrée se feront de nuit uniquement en semaine ;
- protéger les arbres existants avec une protection en bois qui évitera le sectionnement des racines, le choc avec les engins, le compactage ou stockage de gravats aux pieds des arbres ;

L'étude d'impact ne donne aucune précision en ce qui concerne la faune locale. Or, certaines espèces de chiroptères peuvent trouver des espaces favorables au droit des ouvrages d'art pendant tout ou partie de leur cycle biologique. C'est le cas pour plusieurs espèces comme la Pipistrelle commune ou le Murin de Daubenton. Si la présence de chauves-souris est avérée, il faudra alors éviter le démarrage des travaux entre juin et août pour éviter de déranger les espèces trouvant refuge dans les structures du pont.

L'évaluation des incidences au titre de Natura 2000 n'est pas regroupée dans un chapitre spécifique. Elle comprend une présentation détaillée du projet (page 153 à 166), une carte permettant de localiser les sites Natura 2000 les plus proches par rapport au projet (page 83), un descriptif des sites Natura 2000 concernés (page 85 et 86). Elle comprend enfin, une analyse des effets négatifs du projet sur les espèces et les habitats ayant servi à la désignation des sites Natura 2000 (page 179 et 180).

Sur la forme, l'évaluation des incidences est conforme au contenu minimal demandé par l'article R414-23, I du Code de l'environnement. Néanmoins, une présentation distincte aurait facilité la lecture. En outre, la carte figurant en page 83, est difficilement lisible. Les justifications d'absences d'incidences sont sommaires.

Sur le fond, les sites Natura 2000 les plus proches sont la ZSC « Réseau de coteaux crayeux du bassin de l'Oise aval », à plus d'un kilomètre à l'Ouest et la ZSC « Cavité du larris Millet » située à plus de deux kilomètres au Sud. Selon le Conservatoire des Espaces naturels de Picardie, le secteur du projet n'est pas considéré comme un site d'activité pour les espèces de chauves-souris. De ce fait, aucune incidence notable (page 179 et 180) n'est attendue sur les espèces et habitats ayant servi à désigner les sites Natura 2000.

Les mesures chiffrées concernent exclusivement les travaux de superstructures « gardes-corps, éclairage public, signalisation » (page 192).

V-4 Analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus

Les effets cumulés du projet avec les autres projets connus sont traités et n'appellent à aucune observation (page 190).

V-5 Esquisse des principales solutions examinées et justifications du projet retenu

Les justifications du projet sont mentionnées page 57 et 58 et ne font pas l'objet d'un chapitre spécifique.

La démolition partielle et la reconstruction de l'ouvrage se justifient par un enjeu de sécurité publique. Les désordres constatés, liés à une perte de résistance, se traduisent par des fissures importantes. La circulation est fermée depuis le 22 décembre 2010 (page 119). Les travaux d'étalement effectués au printemps 2011 ont permis la réouverture de la circulation sous le pont pour les véhicules légers et les autobus.

L'analyse des variantes est d'ordre technique (page 160 à 166).

V-6 Compatibilité du projet avec les documents de planification

La reconstruction du pont de Paris à Beauvais et sa remise en circulation sont inscrites dans le projet d'aménagement et de développement durable du PLU (page 184). Le projet n'évoque pas le schéma de cohérence territoriale (SCoT) approuvé le 22 juin 2012.

La remise en service de l'ouvrage constitue un axe d'orientation du plan de déplacement urbain (PDU page 123) en cours d'instruction.

Le projet est compatible avec la disposition 145 du SDAGE du bassin Seine-Normandie qui préconise la non aggravation des risques d'inondation par la limitation de l'imperméabilisation puisque les appuis existants seront maintenus (p 58). Il n'y aura donc pas d'augmentation de surface imperméabilisée. Pour mémoire, le projet n'est pas soumis à la procédure « loi sur l'eau ».

V-7 Analyse des méthodes

L'analyse des méthodes est sommaire. La méthodologie comprend essentiellement une analyse bibliographique.

V-8 Volet spécifique aux infrastructures de transport

Les conséquences du projet sur l'urbanisation, les enjeux liés à la consommation d'espace et les hypothèses de trafic sont abordés succinctement. L'analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité, l'évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet exigée par l'article R122-5 III° du Code de l'environnement pour les infrastructures de transport ne sont pas présentées.

V-9 Analyse du résumé non technique.

Le résumé non technique est de lecture facile. Il reprend bien chaque thématique de l'étude d'impact. Il aurait mérité d'être illustré par quelques cartes pour en faciliter sa compréhension.

VI Analyse de la prise en compte de l'environnement dans le projet

Le projet se situe en zone urbaine non loin du centre ville. Les enjeux environnementaux ont été pris en compte par l'étude d'impact de manière satisfaisante. L'étude est appropriée aux enjeux environnementaux et à la nature du projet.

La phase chantier générera les incidences principales. Sous réserve du respect des préconisations de l'étude d'impact, le projet aura une incidence limitée sur l'environnement.

Au final, une amélioration est attendue pour la sécurité et le cadre de vie des habitants.