



PREFET DE LA REGION HAUTE-NORMANDIE

Autorité environnementale
Préfet de région

**Projet d'amélioration des accès au pont de Tancarville
présenté par la Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale
du Havre**

**Avis de l'autorité administrative de l'État
compétente en matière d'environnement
sur le dossier présentant le projet et comprenant l'étude d'impact
au titre des articles L. 122-1 et suivants du Code de l'environnement**

N° : 2013-000177

RESUME DE L'AVIS

Le présent avis de l'autorité environnementale porte sur le projet d'amélioration des accès au pont de Tancarville comprenant :

- *la dénivellation de l'A131 au niveau du giratoire Nord et la requalification de la RN182,*
- *le réaménagement des accès Nord du pont avec la déconstruction des installations de péage,*
- *la construction d'une barrière de péage au Sud de l'ouvrage de franchissement de la Seine ainsi que la construction d'un bâtiment d'exploitation et l'aménagement d'une aire de stationnement afférente,*
- *le réaménagement de l'accès Sud (échanges avec l'A131 concédée à la SAPN et la RD6178).*

Suite à la signature et en conformité avec les décrets n° 2010-892 et 2011-166 approuvant des avenants passés entre l'État et la Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale du Havre (CCITH), cette dernière souhaite réaliser des aménagements visant à améliorer les accès au pont de Tancarville. Cette amélioration se traduira par une amélioration de la fluidité du trafic et une sécurisation des accès qui diminueront ainsi le temps de parcours moyen sur l'itinéraire. Cette amélioration s'inscrit dans le cadre de l'optimisation des axes routiers structurants européens.

Les travaux envisagés consistent en le réaménagement de trois points clés de l'accès au pont, au Sud comme au Nord. Notamment, la barrière de péage sera déplacée sur la rive Sud de la Seine impliquant ainsi la construction d'un bâtiment d'exploitation limitrophe. En outre, le pétitionnaire mettra en conformité le système de traitement des eaux pluviales qui présente, aujourd'hui, un caractère vétuste avéré.

Les aménagements s'inscrivent sur un territoire où se superposent de nombreux enjeux. Ainsi, la tête Sud du pont est incluse dans de nombreux zonages d'inventaires ou communautaires qui démontrent l'importance de la sensibilité écologique du site. La totalité du secteur aménagé se trouve en site inscrit au titre de la préservation du patrimoine paysager. Enfin, entre autre, le pont se trouve être un itinéraire clé pour la circulation de nombreux transports exceptionnels liés à l'activité économique et portuaire havraise.

Le dossier présenté reflète la volonté du pétitionnaire d'être clair et didactique. Cette volonté se heurte cependant à quelques éléments techniques peu compréhensibles pour le grand public. La CCITH a cherché à être la plus exhaustive possible sur l'ensemble des thématiques traitées. Cependant, ce souci d'exhaustivité eut gagné à être développé sur les thématiques relatives aux zones humides, à la biodiversité et aux transports exceptionnels tant dans l'analyse de leur état initial que dans la définition de mesures d'évitement, de réduction ou de compensation pour permettre d'apprécier le bilan environnemental du projet dans son ensemble.



AVIS DETAILLE

1. Analyse du contexte

1.1 Présentation du projet

La Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale du Havre (CCITH) a déposé, le 6 novembre 2012, un dossier unique d'enquêtes publiques, pour instruction, auprès des préfectures des départements de l'Eure et de la Seine-Maritime. En effet, par souci de lisibilité, la CCITH souhaite mener de manière conjointe et simultanée les enquêtes publiques relatives à la déclaration d'utilité publique, à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, à l'enquête parcellaire, aux articles L. 123-1 et suivants du Code de l'environnement et à la loi sur l'eau.

Le projet visé par ces enquêtes consiste en l'amélioration des accès au pont de Tancarville, concession de la CCITH. Le pétitionnaire souhaite ainsi réaménager les accès Nord et Sud du pont et déplacer la barrière de péage au Sud afin de sécuriser les intrants sur le pont et de fluidifier le trafic. Le déplacement de la barrière de péage implique la réalisation d'un bâtiment d'exploitation en rive Sud. Ces aménagements s'inscrivent dans un contexte plus large fixé par la Communauté Européenne qui souhaite optimiser les infrastructures de transport existantes afin d'offrir aux usagers des infrastructures de qualité compatibles avec les exigences environnementales actuelles.

C'est pourquoi les travaux prévus concernent principalement :

- le réaménagement du giratoire, situé à 1,5 km au Nord du pont, assurant la liaison entre l'A131, la RN182 et la RD982 en diffuseur de type losange à lunette avec un ouvrage d'art permettant une liaison directe entre l'A131 et la RN182 ;
- le réaménagement de la tête Nord du pont par la déconstruction de la barrière de péage actuelle et la création d'un échangeur à lunette permettant une insertion sécurisée du trafic de la RD910 sur la RN182 dont l'accès au pont est rendu direct ;
- le réaménagement de la tête Sud du pont avec l'implantation de la nouvelle barrière de péage, la construction d'un bâtiment d'exploitation attenant et, à l'instar des deux autres points, la séparation du trafic principal issu de la liaison A131-RN182 avec le trafic secondaire issu de la RD6178 ;
- la modernisation du système actuel de traitement des eaux recueillies sur la plate-forme routière.

1.2 Contexte juridique

Ce projet fait l'objet d'une étude d'impact au titre de la rubrique 6) b) du tableau annexé à l'article R. 122-2 du Code de l'environnement. Conformément au décret n° 2009-496 du 30 avril 2009, ce projet doit faire l'objet d'un avis de l'autorité environnementale.

Cet avis a été établi par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Haute-Normandie (Pôle Évaluation Environnementale du Service Énergie, Climat, Logement et Aménagement Durable et Service Déplacements, Transports Multimodaux et Infrastructures) après consultation des Préfets des départements de l'Eure et de la Seine-Maritime, des services compétents de l'État et des structures territoriales concernées.

2. Enjeux environnementaux Identifiés par l'Autorité Environnementale

Outre les enjeux visés par le pétitionnaire afférents à la sécurité et à la fluidité du trafic sur le pont et ses abords et à la modernisation du système de traitement des eaux pluviales, le projet se situe entièrement en site inscrit, au Sud comme au Nord. Les enjeux relatifs au paysage sont donc non négligeables.

De par sa perpendicularité à la Seine, le pont de Tancarville, et ses abords, se situent sur un axe déterminant pour les déplacements de l'avifaune.

En tête Sud, les principaux enjeux environnementaux sont relatifs au milieu naturel avec, notamment, la superposition de plusieurs zonages d'inventaires et d'espaces communautaires. Le projet est, en outre, situé en pleine zone d'expansion de crue et présente, de fait, un caractère humide prononcé.

Enfin, le pont de Tancarville est situé au cœur d'un axe routier majeur pour la vie économique du territoire havrais et du grand port maritime du Havre. Une part significative des flux du transport routier de marchandise assurant les liaisons entre le grand port et son hinterland transite par ce franchissement de la Seine.

3. Analyse du caractère complet de l'étude d'impact, de sa qualité et du caractère approprié des informations qu'elle contient

3.1 Analyse du caractère complet de l'étude d'impact, qualité du résumé non technique

L'étude d'impact est complète au sens de l'article R. 122-5 du Code de l'environnement.

Le résumé non technique est, compte tenu du volume de l'étude en elle-même, globalement trop long bien que trop succinct sur certains volets. Il pourrait, ainsi, mieux faire ressortir les éléments marquants.

3.2 Analyse de la qualité et de la pertinence des informations fournies par l'étude d'impact

a- Etat Initial de l'environnement

Milieux naturels

D'une manière générale, les études relatives à cette thématique se concentrent trop sur le périmètre immédiat du projet. Ainsi, le caractère dynamique des milieux naturels est peu ou mal abordé. Les zones humides ne sont étudiées que sous leur aspect relatif à la biodiversité. Leurs fonctionnalités et leur fonctionnement hydraulique ne sont pas analysés. L'étude des altérations sur ce milieu pourrait donc être approfondie.

Certains enjeux relatifs à la biodiversité, à l'image de l'avifaune, pourraient être approfondis. De même, les enjeux fonctionnels relatifs au dérangement d'espèces sont parfois sous-estimés. C'est le cas pour la relation gare de péage / avifaune et chiroptères.

Enfin, les méthodes utilisées et certaines dates d'inventaires peu adaptées à certaines espèces recherchées conduisent à un état des lieux partiel pour cette thématique.

Hydrogéologie

Au Nord comme au Sud, les travaux auront lieu en dehors des périmètres de protection de captages d'adduction en eau potable.

Architecture et paysages

Le projet, bien qu'à l'extérieur du périmètre de protection du château de Tancarville, se situe intégralement dans les sites inscrits de la rive droite et de la rive gauche de la Seine aux abords du pont de Tancarville visant à préserver la relation visuelle entre l'ouvrage et le paysage alentour. A ce titre, les aménagements projetés doivent recueillir l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France.

Bruit et qualité de l'air

Une campagne de mesures a été réalisée. Les données récoltées sont caractéristiques d'un site à ambiance modérée. L'absence de points noirs du bruit est à noter.

La pollution de l'air n'est pas identifiée par le pétitionnaire comme étant un enjeu pour la santé publique. L'évaluation de l'impact sanitaire du projet, au sens de la circulaire interministérielle du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières, n'apparaît pas.

Risques

Au Sud, le projet se situe dans le lit majeur de la Seine. Il est soumis au risque de submersion marine. Si le dossier étudie bien le risque en se basant sur les données connues, telle que la plus haute crue enregistrée à ce jour, il aurait gagné, du fait de la situation du pont et de ses abords, à présenter des perspectives compte tenu du contexte climatique futur. La quantification de la montée des eaux marines étant quelque peu délicate, l'étude réalisée est acceptable sous réserve de la bonne identification de l'incertitude induite et de la mise en place de mesures de gestion adéquates. Cette remarque est d'autant plus pertinente lorsqu'on sait que le zonage du secteur a été réalisé avec l'outil BDTOPO dont la précision est de l'ordre du mètre. Ainsi, le secteur concerné par le bâtiment d'exploitation pourrait être concerné par un aléa fort plus que moyen.

b- Raisons du choix du scénario retenu

Sous couvert de la justification du choix du parti d'aménagement global, le pétitionnaire ne présente pas d'analyse multicritère de plusieurs autres partis globaux. Sont néanmoins présentées plusieurs micro-variantes d'aménagement aux trois points clés du projets.

Les analyses multicritères qui en résultent sont malgré tout insuffisamment développées pour fonder pleinement les choix opérés. Pour exemple, dans le choix du parti d'aménagement de la tête Sud du pont, donc sur un terrain à forts enjeux environnementaux, le critère écologique retenu par le pétitionnaire est celui de la possible accessibilité ouverte au Marais Vernier. Le pétitionnaire identifie dans la suite de son étude des enjeux majeurs qui auraient mérité d'apparaître comme des critères de choix.

c- Présentation des impacts sur l'environnement et des mesures envisagées pour éviter, réduire et compenser les conséquences du projet sur l'environnement

Milieux naturels

Le réaménagement des voiries en rive Sud de la Seine impactera une zone humide. Actuellement, le milieu concerné est constitué d'un seul bloc. Après aménagements, ce bloc fera place à une mosaïque de petites zones humides dont les fonctionnalités, tant hydrauliques que sur le plan de la biodiversité, seront fortement dégradées. C'est donc bien l'ensemble de la zone humide et non uniquement les surfaces détruites qui sera impacté. Le pétitionnaire, en vertu de la disposition 78 du SDAGE du bassin Seine Normandie, devra donc compenser la perte tant en termes de biodiversité que de fonctions hydrauliques.

La définition des mesures de compensation vis à vis des zones humides est également insuffisante. En effet, si une aire de 60 hectares a été identifiée en bord de Seine pour recevoir les mesures sus-citées, la définition précise des parcelles n'apparaît pas. En outre, la définition du projet d'aménagement de ces parcelles fait également défaut. Il est donc assez difficile de statuer sur la viabilité et la pérennité des mesures proposées. De même, la convention avec le Grand Port Maritime de Rouen devrait être détaillée afin d'informer le public sur la durée du conventionnement qui conditionnera fortement la pérennité des mesures. Une information plus complète sur ce point permettrait d'informer pleinement le public.

Globalement, les impacts du projet sur la biodiversité sont mal appréhendés. Notamment, les incidences sont étudiées de manière trop locale avec une aire d'étude beaucoup trop restreinte pour analyser l'ensemble des effets. Ainsi, la destruction et la dégradation d'habitats d'intérêt communautaire et d'espèces protégées ne pourront être compensées par l'unique plantation de haies ou de remise en herbe de cultures. S'il est convenu qu'un même site peut accueillir plusieurs mesures compensatoires, la seule remise en herbe, au titre de la compensation des zones humides, n'est pas suffisante pour compenser l'ensemble des impacts sur la biodiversité. Enfin, la seule transplantation de l'Ophioglosse ou du *Cladium mariscus* n'est pas suffisante et n'est pas assurée de résultats probants.

Pour compenser les pertes sur les fonctionnalités écologiques, le pétitionnaire envisage de reconnecter une filandre. Bien que très intéressante, cette mesure n'est pas assez détaillée : seule l'étude d'une telle reconnexion est envisagée. Pour être opérationnelle et donc effective, cette mesure aurait mérité d'être précisée tant sur la nature que sur l'emplacement des travaux envisagés. Une information plus complète sur ce point permettrait d'informer pleinement le public.

Les mesures prises pour l'avifaune mériteraient d'être précisées pour mieux appréhender le positionnement du projet dans le cadre de la ZPS.

Hydrologie

La comparaison qualitative des rejets d'eaux pluviales en Seine avec les normes de la Directive Cadre sur l'Eau (DCE) n'a aucune validité scientifique et ne permet en rien d'établir une quelconque compatibilité. En effet, les objectifs définis par la DCE s'appliquent à la masse d'eau considérée, ici la Seine, et non aux rejets. Ainsi, l'étude aurait dû établir la comparaison en montrant que les rejets, après dilution en Seine, ne remettaient pas en cause les objectifs définis pour cette masse d'eau.

Enfin, la mise aux normes du réseau de collecte des eaux pluviales, bien que présentant un gain certain pour l'environnement, ne peut être présentée comme une mesure de réduction au bénéfice du pétitionnaire dès lors qu'il s'agit d'une obligation réglementaire directement liée à l'intervention sur une infrastructure existante.

Hydrogéologie

Le projet n'aura aucun impact sur les captages d'adduction en eau potable alentours. De même, il ne devrait pas y avoir d'impact sur la nappe d'eau souterraine.

Architecture et paysages

Globalement, les mesures paysagères envisagées par le pétitionnaire amélioreront de façon significative l'état actuel du site de par la suppression des dépôts sauvages et des délaissés de voirie inutilisés et de par la démolition de l'actuelle gare de péage notamment. L'accompagnement végétal prévu améliorera également l'insertion de l'infrastructure dans son environnement paysager.

Au niveau de l'accès Nord, il serait cependant pertinent, afin de préserver la vision du Pont de Tancarville se détachant de la masse boisée, d'éviter tout effet d'artificialisation au pied du coteau en prohibant, notamment, l'emploi de murs de soutènement constitués de gabion ou de coffres de pierre.

Bruit et qualité de l'air

L'abaissement de la vitesse des véhicules légers de 90 km/h à 70 km/h sur le pont combinée à la fluidification du trafic permettra une diminution des émissions en gaz à effet de serre et ce malgré l'augmentation naturelle prévisible du trafic sur les prochaines années.

Risques

Le pétitionnaire a identifié la réduction de la zone d'expansion de crue à hauteur de 9 hectares au Sud de la Seine. Cette diminution doit être relativisée : elle ne représente qu'une part de 0,16 % de la zone totale au droit du projet. En outre, l'exhaussement du profil en long des différentes bretelles, insubmersibles et opaques du point de vue hydraulique, ne modifiera pas la situation actuelle : l'écoulement des crues aujourd'hui, déjà perturbé par l'existant, ne devrait pas être modifié. Ainsi, les éléments avancés par la CCITH assurent que les biens et les personnes seront préservés tout en maintenant la situation hydraulique actuelle.

Déplacements

La phase travaux occasionnera des externalités pénalisantes propres aux chantiers réalisés sur des infrastructures routières en exploitation. Ainsi, si le pétitionnaire laisse ouverte la circulation à une majorité de véhicules, la fluidité du trafic devrait être impactée. En outre, certains transports exceptionnels devraient ne pas avoir accès au pont durant certaines phases. Malgré les mesures de gestion proposées par le pétitionnaire, il devrait en résulter un allongement du temps de parcours pour la majorité des usagers et une hausse des émissions en gaz à effet de serre.

En outre, les mesures pour le maintien de la circulation en phase travaux ne sont exposées que trop succinctement et uniquement pour l'accès Sud. Au Nord, la construction d'un passage inférieur en section courante, opération loin d'être anodine, n'a pas fait l'objet d'une évaluation particulière.

Une fois le projet réalisé, l'impact devrait être inverse. En effet, les aménagements projetés devraient permettre de fluidifier le trafic. Les externalités nuisibles relatives au trafic automobile devraient donc être réduites.

Transports exceptionnels

L'enjeu fort des transports exceptionnels, bien qu'identifié, n'est pas assez précisément pris en compte, notamment dans l'importance et la diversité des effets de l'aménagement sur cette circulation spécifique.

Le projet prévoit d'exclure les convois les plus longs et les plus larges, soit d'une longueur supérieure à 50 m ou d'une largeur supérieure à 7 m. Bien que ces types de convois soient rares sur l'itinéraire, il aurait été opportun de présenter les mesures afférentes à ces convois en précisant notamment l'itinéraire de substitution envisagé et en analysant les externalités induites. Une remarque analogue peut être formulée pour les convois de plus de 35 m et de plus de 72 tonnes.

Pour les convois de plus de 35 m de long, de plus de 5 m de large, de plus de 4,75 m de haut et n'appartenant pas aux exclusions précédentes, le pétitionnaire envisage de mettre en place des mesures spéciales d'exploitation qui apparaissent relativement lourdes tant techniquement que financièrement : fermeture de l'A131, arrêt de la circulation, interruptions de terre plein central. Ces mesures auraient mérité d'être présentées dans le détail afin d'en apprécier correctement l'impact. Notamment, le nombre de convois concernés, les moyens humains, financiers et matériels ainsi que la durée de blocage de la circulation auraient pu être présentés.

En phase chantier, les transports exceptionnels ne pourront, occasionnellement, pas avoir accès au pont. Cette interdiction aurait dû être détaillée avec précision et des mesures auraient dû être proposées en fonction.

4. Analyse de la prise en compte de l'environnement par le projet

Le projet présenté par la CCITH vise à offrir aux usagers une qualité de service optimale de par la fluidification des trafics et la sécurisation des accès et ce sans augmenter la capacité du pont. Ainsi, les bénéfices obtenus, notamment du point de vue des émissions en gaz à effet de serre et de la consommation énergétique, ne devraient pas être contrebalancés par une augmentation de trafic supérieure à la normale. De même, bien que le pétitionnaire ne présente pas de réelle évaluation des risques sanitaires, les travaux projetés amélioreront la situation existante.

La CCITH a identifié de façon pertinente nombre d'enjeux et a apporté des réponses souvent appropriées et proportionnées à ces enjeux. Cependant, sur certaines thématiques, les analyses relatives gagneraient à être développées. Ainsi, pour les milieux naturels, les études se révèlent être beaucoup trop statiques et trop ciblées sur l'emprise même des travaux. De même, les mesures afférentes devraient être précisées et détaillées territorialement. Ce manque est souvent le reflet d'un état initial trop succinct.

Sur certains points, le pétitionnaire prend donc en compte l'environnement de manière appropriée de par la mise en place de mesures d'évitement, de réduction et de compensation proportionnées aux enjeux en présence. Cependant, l'analyse de certaines thématiques, telles que les milieux naturels et les transports exceptionnels, ainsi que les réponses à apporter pour bien les prendre en compte mériteraient d'être agrémentées de nombreux compléments. Ces réponses pourront, par exemple, être apportées lors de l'enquête publique ou, plus tard, lors de l'instruction du dossier au titre de la législation sur les espèces protégées.

Toutefois la forme du dossier permet souvent au public de bien s'approprier le document et ce malgré le volume conséquent de l'étude. Notamment, la présentation d'un guide de lecture permet au lecteur d'identifier rapidement les domaines qui l'intéressent. En outre, la présentation succincte du phasage des travaux est un gain pour la compréhension temporelle du projet. Il aurait cependant mérité d'être plus détaillé. Certains schémas, tableaux et résultats manquent d'explications. Ce manque les rend, parfois, plus exploitables par des connaisseurs en la matière que par le grand public.

Pour finir, il est important de noter que le projet s'inscrit dans une démarche d'optimisation des infrastructures existantes sur les axes majeurs européens. Ainsi, les améliorations substantielles qui découleront de la réalisation du projet permettront, sans prolifération d'infrastructures nouvelles, d'améliorer un état actuel vieillissant et peu conforme aux exigences environnementales d'aujourd'hui.

Rouen, le 30 JAN. 2013

Le Préfet



Pierre-Henry MACCIONI