



PRÉFET DE LA RÉGION  
NORD - PAS-DE-CALAIS

Direction Régionale de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement

Service ECLAT

Division Aménagement  
des Territoires

Lille, le 09 DEC. 2013

## Avis de l'autorité environnementale

**Objet : avis de l'autorité environnementale relatif au projet de reconstruction du pont du Triangle sur la commune de Dunkerque**

Réf : 2013-1235

Le projet de reconstruction du pont du Triangle sur la commune de Dunkerque est soumis à étude d'impact au titre de la rubrique 7°a (ponts d'une longueur supérieure à 100 mètres) du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement.

En application de l'article L.122-1 du code de l'environnement, il est soumis à l'avis de l'Autorité environnementale.

L'avis porte sur la version de septembre 2013 de l'étude d'impact ayant fait l'objet d'un accusé de réception en date du 9 octobre 2013.

### **1. Présentation du projet**

Le projet de reconstruction du pont du Triangle à Dunkerque a pour objectif de rétablir la liaison routière sur la RD1 entre le quartier du Triangle (route de Fort Mardyck) et le centre de Saint-Pol-sur-Mer (rue de la République), interrompue en 2010 avec la déconstruction de l'ancien autopont.

Le nouveau pont à deux voies de circulation, d'une longueur de 112 mètres, franchira l'ancien canal de Mardyck et les ruines de son écluse classée monument historique, les voies ferrées de la ligne n°302 526 desservant le port de Dunkerque et le parc urbain Jacobsen. Il sera construit sur l'emprise de l'ancien pont et intégrera les circulations piétonnes et cyclistes. La passerelle permettant actuellement ces circulations sera enlevée pour permettre la réalisation des travaux.

Le projet fera l'objet d'une déclaration au titre de la Loi sur l'eau.

### **2. Avis de l'Autorité environnementale**

L'étude d'impact permet de prendre connaissance du projet de reconstruction du pont du Triangle à Dunkerque et des principaux enjeux environnementaux.

#### **Déplacements**

Depuis sa déconstruction en 2010, le trafic routier de l'ancien autopont est reporté sur le pont du boulevard Verdi.

Une analyse exhaustive des déplacements actuels sur un périmètre cohérent aurait permis d'étayer la justification du projet, quand bien même il s'agit d'une reconstruction.

Les trafics sur le futur pont sont estimés à hauteur de 3 200 véhicules par jour, soit les mêmes trafics qu'en 2009. Cette hypothèse apparaît pertinente sous réserve que le contexte routier et urbanistique n'ait pas changé.

Lors des travaux, les circulations piétonne et ferroviaire seront maintenues et une passerelle provisoire pourrait être installée. Il est prévu que les travaux nécessitant une coupure électrique des lignes ferroviaires seront réalisés préférentiellement le week-end afin de limiter l'interruption du trafic ferroviaire et de la desserte du port de Dunkerque.

### ***Paysage et patrimoine***

L'enjeu « paysage » est bien décrit mais l'étude d'impact ne présente pas clairement les protections et servitudes concernant les monuments historiques.

Le projet de pont surplombant le monument historique des ruines de la vieille écluse de Mardyck, a été présenté à l'Architecte des Bâtiments de France afin d'intégrer le projet au contexte paysager.

Un des appuis du pont, la pile P3, sera créé à proximité immédiate du monument historique des ruines de la vieille écluse de Mardyck. Des études géotechniques seront menées afin de ne pas impacter les fondations de l'écluse en sous-sol. En tout état de cause, l'implantation des appuis du pont ne devra pas nuire à l'intégrité du monument historique.

Il semble qu'un effort supplémentaire d'intégration au paysage du parc urbain Jacobsen pourrait être entrepris. La plantation d'un plus grand nombre d'arbres constituerait une bonne mesure d'accompagnement.

Le projet fera l'objet d'un avis de l'Architecte des Bâtiments de France.

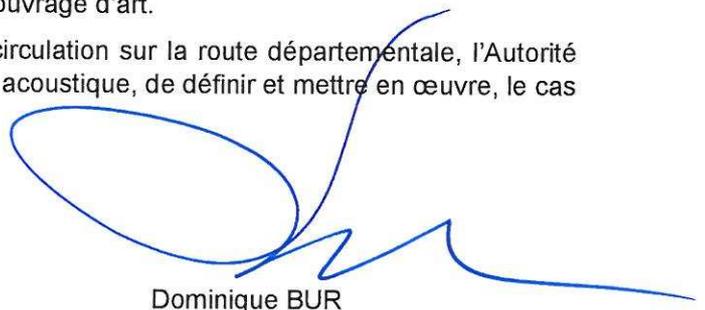
### ***Bruit***

Avant déconstruction du pont, cette zone était concernée par le bruit routier, en particulier rue de la République (page 108 de l'étude d'impact). Selon l'article R 571-44 du code de l'environnement, « la conception, l'étude et la réalisation d'une infrastructure de transports terrestres nouvelle ainsi que la modification ou la transformation significative d'une infrastructure de transports terrestres existante sont accompagnées de mesures destinées à éviter que le fonctionnement de l'infrastructure ne crée des nuisances sonores excessives ». Ainsi, le maître d'ouvrage doit « prendre les dispositions nécessaires pour que les nuisances sonores affectant les populations voisines de cette infrastructure, soient limitées ».

### **Conclusion**

L'étude d'impact est conforme à l'article R.122-5 du code de l'environnement et est proportionnée à la nature du projet, consistant en la reconstruction d'un ouvrage d'art.

S'agissant des nuisances induites par la remise en circulation sur la route départementale, l'Autorité environnementale recommande de poursuivre l'étude acoustique, de définir et mettre en œuvre, le cas échéant, des mesures de réduction d'impact.



Dominique BUR