



Mission régionale d'autorité environnementale
PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

Avis délibéré
de la Mission régionale d'autorité environnementale
Provence-Alpes-Côte d'Azur

sur le projet de déconstruction et reconstruction du pont de la
Trinité, à Puget-Théniers (06)

N° MRAe
018211/GUNENV

PRÉAMBULE

Conformément au règlement intérieur et aux règles de délégation interne à la MRAe, cet avis a été adopté le 30 juin 2026 en collégialité électronique par Jean-François Desbouis, Sylvie Bassuel, Jacques Daligaux et Johnny Douvinet, membres de la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe).

Chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Conformément aux dispositions prévues par les articles L122-1 et R122-7 du Code de l'environnement (CE), la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de PACA a été saisie par le préfet des Alpes-Maritimes, compétent pour autoriser le projet, pour avis de la MRAe sur le projet de déconstruction et reconstruction du pont de la Trinité, à Puget-Théniers (06). Le maître d'ouvrage du projet est le conseil départemental des Alpes-Maritimes. Le dossier comporte notamment :

- une étude d'impact sur l'environnement incluant une évaluation des incidences Natura 2000, une étude de dangers ;
- un dossier de demande d'autorisation (autorisation environnementale).

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R122-7 CE relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L122-1 CE, il en a été accusé réception en date du 13 mai 2026. Conformément à l'article R122-7 CE, l'avis doit être fourni dans un délai de deux mois.

En application de ce même article, la DREAL PACA a consulté :

- par courriel du 20 mai 2026 l'agence régionale de santé de Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui a transmis une contribution en date du 1er juin 2026 ;
- par courriel du 20 mai 2026 le préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, qui a transmis une contribution en date du 28 mai 2026.

Sur la base des travaux préparatoires de la DREAL et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Le présent avis est publié sur le [portail internet de l'évaluation environnementale](#). L'avis devra être porté à la connaissance du public par l'autorité en charge de le recueillir, à savoir le joindre au dossier d'enquête publique ou le mettre à disposition du public dans les conditions fixées par l'article R122-7 CE.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public, et sa participation à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet. Il ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

L'avis de la MRAe est un avis simple qui ne préjuge en rien de la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution du projet prise par l'autorité compétente. En application des dispositions de l'article L122-1-1 CE, cette décision prendra en considération le présent avis.

Les articles L122-1 CE et R123-8-I-c) CE font obligation au porteur de projet d'apporter une réponse écrite à l'avis de la MRAe. Cette réponse doit être mise à disposition du public, par voie électronique, au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique ou de la participation du public par voie électronique. Enfin, une transmission de cette réponse à la MRAe (ae-avis@paca.developpement-durable.gouv.fr) serait de nature à contribuer à l'amélioration des avis et de la prise en compte de l'environnement par les porteurs de projets. Il ne sera pas apporté d'avis sur ce mémoire en réponse.

SYNTHÈSE

Le projet, porté par le département des Alpes-Maritimes, consiste en la construction, sur un tracé modifié, d'un nouveau pont franchissant le Var à l'amont de Puget-Théniers, sur la RD6202, avec modification du tracé, suivie de la déconstruction du pont existant de la Trinité, rendue nécessaire par « *une dégradation structurelle préoccupante, mettant en péril la sécurité des usagers et la pérennité de l'ouvrage* »

Concernant la biodiversité et alors même que le site du projet se trouve au sein d'espaces naturels relativement préservés comprenant un réservoir de biodiversité et des axes de déplacements pour les espèces (ripisylve du Var notamment), la MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par une analyse des fonctionnalités écologiques de la zone d'étude et des incidences du projet sur le réseau des continuités écologiques locales, et de revoir, le cas échéant, le niveau des impacts bruts pour les chiroptères ayant une forte activité sur la zone.

La MRAe recommande également de justifier le gain écologique des mesures de compensation de création d'un îlot de sénescence et de compensation des impacts du projet sur l'habitat de saulaie, identifié en tant que zone humide.

S'agissant du risque d'inondation et de la vulnérabilité du projet au changement climatique, la MRAe recommande de préciser si les effets du changement climatique sur les crues du Var ont été pris en compte dans la modélisation hydraulique et dans l'analyse en résultant, compte tenu de la durée de vie de l'ouvrage et l'importance de l'investissement.

Enfin, la MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par une analyse paysagère afin de conduire à une intégration paysagère optimale du nouveau pont.

L'ensemble des recommandations de la MRAe est détaillé dans les pages suivantes.

Table des matières

PRÉAMBULE.....	2
SYNTHÈSE.....	3
AVIS.....	5
1. Contexte et objectifs du projet, enjeux environnementaux, qualité de l'étude d'impact.....	5
1.1. Contexte et nature du projet.....	5
1.2. Description et périmètre du projet.....	6
1.3. Procédures.....	7
1.3.1. <i>Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale</i>	7
1.3.2. <i>Procédures d'autorisation identifiées, gouvernance et information du public</i>	7
1.4. Enjeux identifiés par la MRAe.....	7
1.5. Complétude et lisibilité de l'étude d'impact.....	7
1.6. Justification des choix, scénario de référence et solutions de substitution envisagées.....	8
1.6.1. <i>Variantes relatives au tracé et au nouvel ouvrage</i>	8
1.6.2. <i>Variantes relatives aux modalités de déconstruction de l'ouvrage existant</i>	8
2. Analyse thématique des incidences et prise en compte de l'environnement par le projet.....	8
2.1. Milieu naturel terrestre et aquatique, y compris Natura 2000.....	8
2.1.1. <i>Habitats naturels et espèces, continuités écologiques</i>	8
2.1.2. <i>Zones humides</i>	10
2.1.3. <i>Évaluation des incidences Natura 2000</i>	11
2.2. Paysage.....	11
2.3. Risque d'inondation.....	12
2.4. Ressource en eau.....	12
2.5. Déplacements.....	13
2.6. Effets cumulés.....	13

AVIS

1. Contexte et objectifs du projet, enjeux environnementaux, qualité de l'étude d'impact

1.1. Contexte et nature du projet

Le projet, porté par le département des Alpes-Maritimes, consiste en la déconstruction du pont existant de la Trinité, rendue nécessaire par « *une dégradation structurelle préoccupante, mettant en péril la sécurité des usagers et la pérennité de l'ouvrage* » et sa reconstruction sur un tracé modifié.

Le pont de la Trinité, via la route départementale RD6202, permet le franchissement du Var à Puget-Théniers, en limite de la commune d'Entrevaux, dans le département des Alpes-Maritimes, à environ 60 km de Nice (cf. Figure 1). La commune de Puget-Théniers comptait 1 803 habitants en 2022 (Insee) et s'étend sur une superficie de 9,76 km². Elle fait partie de la communauté de communes Alpes d'Azur, dont le SCoT est en cours d'élaboration.

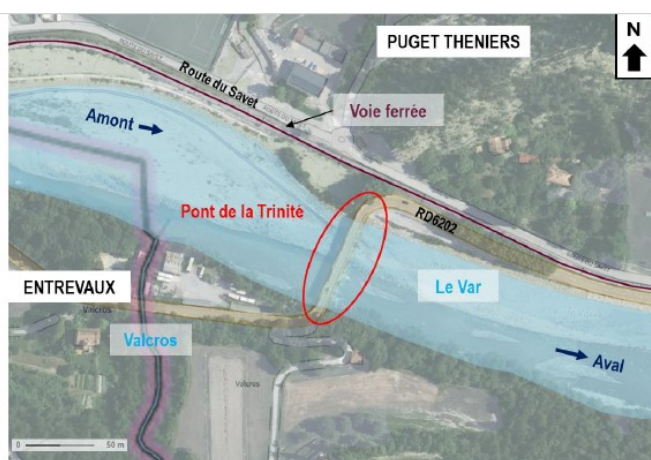
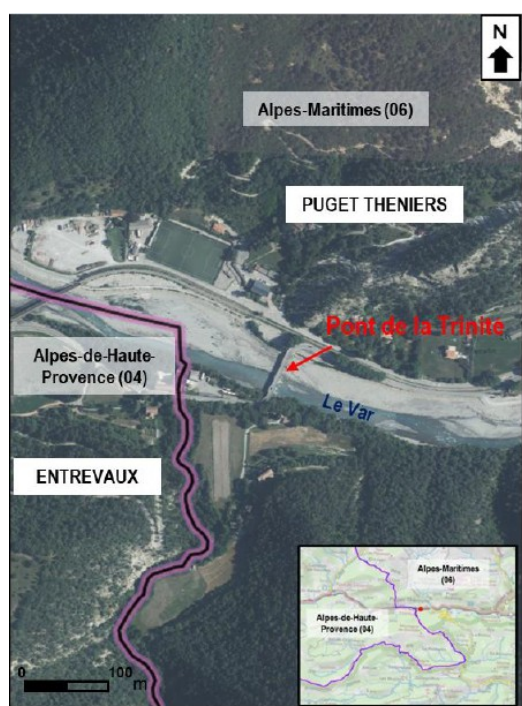


Figure 3 : Plan des abords du pont de la Trinité
Source : Arcadis

Figure 1: Localisation et plan des abords du pont de la Trinité - source : étude d'impact

Le pont de la Trinité s'inscrit au sein d'une zone boisée formée par la ripisylve du fleuve Var qui, au niveau de la zone d'étude, « *s'écoule au sein d'une vallée assez large, en forme de U, aux versants très boisés et relativement abrupts. La largeur du lit moyen varie entre 50 et 80 m* ».

1.2. Description et périmètre du projet

Le projet de déconstruction/reconstruction du pont de la Trinité est composé des opérations suivantes (cf. Figure 2) :

- la réalisation d'un pont à tablier unique supportant la RD6202, reposant sur des culées de rives. Il est soutenu par un arc dont les câbles sont ancrés dans la terre ferme par des massifs en béton armé ;
- un accès riverain et la piste cyclable en rive droite avec 3 parois clouées ;
- un raccordement routier à 70 km/h en rive gauche, avec 100 ml de soutènements ;
- la réalisation de parois clouées en rive droite du Var. Ces parois se situent dans le virage avant d'accéder au pont et le long de la RD6202 pour le rétablissement de l'accès à une propriété privée (surface concernée de 2 608 m²).



Figure 2: Projet de nouveau pont de la Trinité - source : étude d'impact

L'exécution des travaux suit le phasage et les modalités décrites ci-dessous :

- installations des palées provisoires. Des enrochements temporaires, dispositif anti-affouillement, seront installés à une hauteur correspondant à une crue décennale pour protéger les palées de l'érosion ;
- réalisation de la paroi clouée en rive droite, réalisation des culées et des massifs d'appuis de l'arc ;
- mise en œuvre de la charpente du tablier, qui est ensuite lancé depuis la rive droite au-dessus du Var, et de l'arc (après une phase de pré-assemblage réalisée au sol).

Avant le commencement des travaux, une phase préparatoire s'étalant sur cinq mois est nécessaire, comprenant notamment un défrichement en rive droite du Var (2 549 m²).

La durée totale estimée des travaux est de 19 mois. Leur réalisation nécessite l'installation d'une base vie et des zones de stockage des matériaux et des engins de chantier. En rive gauche, une plateforme submersible sera créée.

L'ouvrage existant sera déconstruit après la mise en service du nouveau pont. Les installations temporaires nécessaires aux travaux, ainsi que l'opération de déconstruction du pont sont incluses dans le périmètre du projet global de construction du pont de la Trinité.

1.3. Procédures

1.3.1. Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale

Le projet relevant d'un examen au cas par cas au titre des rubriques 6 a) « *Routes publiques* » et 6 c) « *Pistes cyclables et voies vertes* » du tableau annexe du R122-2 CE, le maître d'ouvrage a, conformément à l'article R122-3-1 CE, déposé une demande d'examen au cas par cas le 27 septembre 2024. Par arrêté préfectoral n° AE-F09324P0324 du 26/11/2024, l'autorité chargée de l'examen au cas par cas a pris la décision motivée de soumettre le projet à évaluation environnementale.

1.3.2. Procédures d'autorisation identifiées, gouvernance et information du public

D'après le dossier, le projet relève des procédures de demande d'autorisations suivantes : autorisation environnementale au titre des rubriques 3.1.1.0, 3.1.2.0, 3.1.4.0, 3.2.2.0¹ de la nomenclature IOTA de l'article R214-1 CE, autorisation de défrichement, autorisation de déroger à la législation sur la protection des espèces, autorisation d'abattage d'arbres d'alignement.

1.4. Enjeux identifiés par la MRAe

Au regard des spécificités du territoire et des effets potentiels du projet, la MRAe identifie les principaux enjeux environnementaux suivants :

- la préservation de la biodiversité, des milieux aquatiques et des continuités écologiques ;
- la préservation de la qualité du paysage ;
- la vulnérabilité des personnes et des biens face au risque d'inondation, dans un contexte de changement climatique ;
- la préservation de la ressource en eau ;
- les incidences des travaux sur le trafic routier.

Les thématiques de réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores, traitées convenablement par le dossier, ne seront pas abordées dans la suite de l'avis.

1.5. Complétude et lisibilité de l'étude d'impact

Le dossier aborde l'ensemble du contenu réglementaire d'une étude d'impact défini à l'article R122-5 CE et des thématiques attendues pour ce type de projet. Sa rédaction et sa présentation sont accessibles.

¹ 3.1.1.0 Obstacle dans le lit mineur d'un cours d'eau, 3.1.2.0 Modification du profil en long ou en travers du lit mineur d'un cours d'eau, 3.1.4.0 Consolidation ou protection des berges, 3.2.2.0 Obstacle dans le lit majeur d'un cours d'eau
Avis du 30 juin 2026 sur le projet de déconstruction et reconstruction du pont de la Trinité, à Puget-Théniers (06)

Si l'étude est globalement proportionnée aux enjeux identifiés, certains aspects de la démarche d'évaluation méritent une consolidation, tels que l'évaluation des incidences du projet sur le risque d'inondation dans un contexte de changement climatique, l'intégration paysagère du nouveau pont et les incidences sur le trafic routier pendant la période de travaux (cf. chapitre 2).

1.6. Justification des choix, scénario de référence et solutions de substitution envisagées

1.6.1. Variantes relatives au tracé et au nouvel ouvrage

L'étude d'impact présente quatre variantes étudiées :

- renforcement de l'ouvrage existant, sans modification du profil en travers (variante 1) ou avec élargissement du profil en travers (variante 2). Outre que ces solutions n'apportent pas d'amélioration significative aux conditions de circulation des usagers ou en termes de sécurité, l'état actuel du pont ne permet pas d'envisager sa conservation ;
- remplacement de l'ouvrage existant par un ouvrage neuf :
 - recherche de solutions alternatives d'implantation (variante 3) : déplacement de l'ouvrage en amont, abandonné en raison de l'impact environnemental induit par la prolongement de la route sur environ 300 m en rive gauche du Var ;
 - remplacement de l'ouvrage sans changement d'implantation (variante 4). Cette solution est abandonnée, car elle repose sur des hypothèses de résistance des fondations existantes et qu'elle n'apporte pas d'amélioration significative du tracé pour les usagers.

La solution retenue consiste en « *la réalisation d'un ouvrage entièrement neuf, sur un tracé modifié permettant une amélioration des conditions de sécurité et d'exploitation* » : ouvrage de 110 m, avec une travée unique d'environ 97 m de longueur et un tablier élargi afin de permettre le croisement des poids-lourds.

1.6.2. Variantes relatives aux modalités de déconstruction de l'ouvrage existant

Le pont existant devant être détruit, l'étude d'impact liste par ailleurs trois scénarios de déconstruction et étudie leurs avantages et inconvénients en termes de coût, contraintes techniques et importance des travaux. La solution retenue (retrait des matériaux de remplissage de la voûte depuis l'intérieur et déconstruction des murs latéraux pour ne conserver que l'arche de pierre nue, qui sera ensuite détruite), permet de limiter les terrassements au ramassage des débris dans le lit mineur et présente un coût « *faible* ».

L'analyse des impacts environnementaux de chacun des scénarios étudiés indique que la solution retenue est celle qui engendre le moins d'intervention dans le lit mineur du Var, ce qui constitue un critère important vis-à-vis de la préservation de la ressource en eau et du milieu aquatique et de la prise en compte des risques d'inondation.

2. Analyse thématique des incidences et prise en compte de l'environnement par le projet

2.1. Milieu naturel terrestre et aquatique, y compris Natura 2000

2.1.1. Habitats naturels et espèces, continuités écologiques

2.1.1.1. État initial et impacts bruts

L'aire d'étude immédiate² se situe dans le périmètre de deux ZNIEFF³ de type II⁴ et à 100m d'une troisième ZNIEFF de type II. Elle se trouve aussi dans le périmètre de plusieurs plans nationaux d'actions, notamment en limite de la zone de reproduction du Vautour moine, en zone de présence probable du Lézard ocellé et en zone de présence du Gypaète barbu.

Le site du projet est localisé dans le lit majeur du cours d'eau du Var, identifié par le SRADDET⁵ avec un objectif de remise en bon état, et inscrit en liste 1 à l'arrêté préfectoral n°2023-204 du 20/11/2023 portant mise à jour des inventaires relatifs aux frayères et aux zones de croissance ou d'alimentation de la faune piscicole des Alpes-Maritimes.

L'aire d'étude a fait l'objet d'inventaires naturalistes portant sur quatre saisons entre 2021 et 2025. Elle se caractérise par la présence du fleuve Var et des habitats naturels associés (ripisylve à Frêne et Aulne, bancs de galets à végétation clairsemée...).

Les enjeux sont qualifiés de forts pour les habitats naturels, en raison notamment de l'existence de 3,59 ha de zones humides, et modérés pour la flore (deux espèces protégées observées et trois espèces patrimoniales). Concernant la faune (enjeux qualifiés de modérés à forts), les prospections ont permis l'observation de 23 espèces protégées d'oiseaux, dont trois nicheuses dans le pont de la Trinité, et de cinq espèces protégées de mammifères. Pour les chiroptères, l'aire d'étude offre plusieurs potentialités de gîtes pour six espèces et constitue une « *zone importante de transit et de chasse selon les habitats* ». Trois espèces sont en gîte estival (reproduction) dans le pont principal de la RD6202. Deux espèces protégées et deux espèces patrimoniales de poissons sont potentiellement présentes avec identification de frayères favorables.

La MRAe s'interroge sur la robustesse des inventaires flore réalisés lors des travaux liés au confortement des berges du Var en rive gauche, qui se sont déroulés entre 2021 et 2024. À titre d'exemple, la Petite massette, espèce à très fort enjeu présente à proximité de la zone d'étude et non rencontrée lors de ces prospections, aurait dû faire l'objet d'une recherche ciblée. Il manque aussi la carte des prospections pour la flore et le dossier ne comprend pas de cartes ni de précisions sur les surfaces d'habitats par cortèges pour l'avifaune et l'herpétofaune.

Les impacts bruts les plus élevés, qualifiés de modérés, concernent l'avifaune, les chiroptères et les insectes du fait de la destruction d'individus, d'habitats de reproduction ou de gîtes.

Pour la MRAe, la qualification de ces impacts manque de justification dans la mesure où le dossier ne comporte pas d'étude, ni de restitution fine des fonctionnalités écologiques, ni d'évaluation des incidences du projet sur le réseau des continuités écologiques locales. Ces lacunes de l'étude d'impact sont préjudiciables en présence d'espèces (amphibiens, chiroptères), répondant pour certaines à de forts enjeux, en activité forte sur la zone (forte activité crépusculaire de Petit rhinolophe et de Murin à oreilles échancrées indiquant un gîte à proximité, forte activité pour la Barbastelle, à très fort enjeu). Ces espèces sont très sensibles à la mortalité routière alors que le projet va contribuer à augmenter la vitesse de circulation (de 50 km/h à 70 km/h).

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par une analyse des fonctionnalités écologiques de la zone d'étude et des incidences du projet sur le réseau des continuités écologiques locales, et de revoir, le cas échéant, le niveau des impacts bruts pour les chiroptères ayant une forte activité sur la zone.

2.1.1.2. Mesures d'évitement, de réduction, et de compensation (ERC) et impacts résiduels

² Emprise du projet et des futures zones de travaux

³ Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique

⁴ « Le Var et ses principaux affluents » et « Mont Vial - mont Brune - le Gourdan »

⁵ Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires

L'application des mesures d'évitement et de réduction permet d'atteindre, selon le dossier, des niveaux d'impacts résiduels majoritairement négligeables, à l'exception des groupes d'espèces indiquées au 2.1.1.1 pour lesquelles les impacts résiduels sont qualifiés de faibles (Cincle plongeur, la Bergeronnette de ruisseaux, le Murin à moustaches, le Murin de Daubenton, le Murin cryptique et la Barbastelle d'Europe).

Pour la MRAe, plusieurs mesures d'évitement (adaptation des emprises travaux afin de limiter les impacts sur les milieux naturels, adaptation du planning travaux et des horaires d'intervention, évitement des ruptures de continuité hydraulique et piscicole, mise en défens des secteurs écologiques les plus sensibles) sont à redéfinir en mesures de réduction, car elles ne permettent pas d'aboutir à une absence totale d'impact sur les espèces cibles.

Afin de compenser ces impacts, le dossier propose la mise en œuvre de trois mesures de compensation :

- MC2 de pose de 10 gîtes à chiroptères au niveau du nouvel ouvrage et de l'îlot de sénescence (MC4 ci-après) ;
- MC3 de pose de 10 nichoirs à oiseaux (dont deux en faveur du Cincle plongeur) ;
- MC4 de création d'un îlot de sénescence, qui consiste à « *laisser vieillir un boisement de manière à permettre son évolution libre sur le long terme afin de favoriser la présence de chiroptères, tant en chasse qu'en gîte* ». Quatre secteurs préférentiels le long du cours d'eau du Var (deux dans un rayon de 5 km et deux dans un rayon de 10 km) ont été identifiés.

Pour la MRAe, le gain écologique apporté par cette dernière mesure de compensation n'est pas suffisamment démontré dès lors que son équivalence et additionnalité écologique sont incertaines, et qu'elle ne comprend pas d'objectifs de performance.

La MRAe recommande de justifier le gain écologique de la mesure de compensation de création d'un îlot de sénescence, et de l'assortir d'objectifs de performance.

2.1.2. Zones humides

La zone d'étude comprend 3,59 ha de zones humides dont les fonctionnalités sont analysées dans l'étude d'impact. La construction du pont induit la dégradation ou destruction de 6 341 m² de zones humides dans le lit du Var (soit 6 279 m² de « *Bancs de graviers à végétation clairsemée* » et 62 m² de « *Saulaie – Fourrés ripicoles orogéniques* »).

Selon le dossier, les mesures d'évitement et de réduction proposées, à savoir, la remise en état fonctionnel de l'habitat « *banc de gravier à végétation clairsemée* » (reprofilage des galets, décolmatage des fines, rétablissement des faciès) permettront d'aboutir à des impacts résiduels faibles, qui ne nécessitent pas de mesure de compensation.

S'agissant de l'habitat « *Saulaie – Fourrés ripicoles orogéniques* », les impacts résiduels restent significatifs. De ce fait, le projet prévoit la mesure de compensation de « *récréation d'une saulaie en lieu et place de l'existant* » (0,012 ha, soit un ratio de 2 pour 1).

La MRAe constate que l'étude d'impact ne comprend pas d'état initial de la zone concernée par la mise en œuvre de la mesure de compensation, ce qui ne permet pas d'apprécier sa fonctionnalité à l'heure actuelle, et donc le gain écologique apporté par la mesure de compensation. De plus, la mesure ne comprend pas d'objectifs de performance.

La MRAe recommande de démontrer le gain écologique apporté par la mesure de compensation des impacts du projet sur l'habitat de saulaie, identifié en tant que zone humide.

2.1.3. Évaluation des incidences Natura 2000

Les deux sites Natura 2000 les plus proches sont les ZSC⁶ « *Sites à chauves-souris – Castellet-lès-Sausses et Gorges de Daluis* », et « *Massif du Lauvet d'Ilonse et des Quatre Cantons – Dôme de Barrot – Gorges du Cians* ». Selon l'évaluation Natura 2000 du dossier, le site du projet, localisé à plus de 7 km du premier site Natura 2000 et en aval de celui-ci, ne comprend pas de corridor écologique spécifique aux chiroptères favorisant les échanges directs entre la zone d'étude et la ZSC. Les habitats de reproduction, de chasse ou de transit des chiroptères concernés se situent principalement au sein du périmètre Natura 2000. Les conclusions de l'analyse sont identiques pour le second site Natura 2000, situé à plus de 8 km du pont de la Trinité.

Il est indiqué en conclusion que le projet n'est pas susceptible d'affecter ces sites Natura 2000 car *« l'absence de connexion fonctionnelle, la distance importante et les mesures mises en œuvre garantissent l'absence d'incidences, directes ou indirectes, sur les populations d'espèces ayant justifié le classement du site Natura 2000 »*.

La MRAe n'a pas d'observation à formuler sur l'évaluation et sa conclusion.

2.2. Paysage

Selon l'état initial, *« la vallée s'élargit précisément à cet endroit pour ouvrir des vues et des perspectives plus larges »*. Le choix d'une structure en arc est motivé par l'effet de porte de l'ouvrage entre deux séquences paysagères de la vallée du Var.

Sur le plan du paysage proche, la construction du nouveau pont et son raccordement à la route départementale impactera un alignement d'arbres en rive gauche du Var le long de la RD6202 en approche du village de Puget-Théniers, la coupe des six platanes étant nécessaire pour libérer l'espace requis pour l'implantation du nouveau tracé de la route départementale.

Le dossier indique que *« l'emprise au sol du projet a été optimisée de façon à limiter l'impact sur l'environnement tout en respectant les principes de conception d'une route (rayon de courbure et visibilité) »*. Il est par ailleurs indiqué la mise en œuvre de mesures d'intégration paysagère du nouveau pont (MR26) :

- plantation d'arbustes en rive droite entre la route d'accès à la parcelle privée et le mur de soutènement et installation d'une jardinière plantée en pied de mur sur le linéaire en amont du portail ;
- *« aménagement paysager de l'emprise de l'ancienne route départementale »* : installation d'un bassin de rétention et plantation de 6 nouveaux platanes.

La MRAe constate que le dossier ne comprend pas d'étude paysagère à même d'assurer une intégration paysagère optimale du nouveau pont, de facture contemporaine, qui remplace un ouvrage datant de 1884.

En conséquence, il n'est pas possible d'apprécier la pertinence des mesures proposées, ni leur caractère suffisant pour répondre à l'objectif d'intégration paysagère de ce nouvel ouvrage.

Le dossier ne décrit par ailleurs pas ce qui est prévu concernant la remise en état du site suite à la déconstruction du pont existant et gagnerait à être consolidé sur ce point.

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par une analyse paysagère afin de conduire à une intégration paysagère optimale du nouveau pont.

⁶ Zone spéciale de conservation désignée au titre de la directive « Habitats-Faune-Flore »

2.3. Risque d'inondation

L'aire d'étude est concernée par un risque de coulée de boue et de crue du Var. Elle est située en zone rouge du plan de prévention du risque d'inondation (PPRI) de Puget-Théniers approuvé le 18 février 2004. Selon le dossier, en rive gauche, une digue protège la RD6202 en aval du pont.

D'après le règlement du PPRI, sont autorisés en zone rouge et avec prescriptions, les infrastructures publiques de transport et les équipements nécessaires à leur exploitation, ainsi que les voiries de desserte et les accès, à condition de s'implanter au-dessus de la cote de référence.

L'étude d'impact indique que deux secteurs à enjeux (zones d'habitation) ont été identifiés dans le PPRI à proximité du pont de la Trinité, le premier en amont immédiat du pont et le second, plus loin, à l'aval du pont.

Dans le cadre de l'élaboration de l'étude d'impact, une modélisation hydraulique a été réalisée, calée sur une crue centennale, étant précisé que *« les paramètres retenus permettent de simuler une ligne d'eau au droit du pont similaire à celle du PPRI »*.

Selon le dossier, en phase de travaux, les principaux effets consisteront en la modification des écoulements (niveau d'eau et vitesse d'écoulement), notamment lors de la mise en place des ouvrages dans le lit mineur du cours d'eau (appuis et merlons provisoires, plateformes d'accès et de travail). Selon la modélisation, les installations provisoires induiront *« une rehausse locale de la ligne d'eau »*, ce qui aura des impacts sur les hauteurs des crues. Il est proposé deux mesures de réduction qui constituent une procédure à mettre en œuvre en cas de crue, ainsi qu'une mesure spécifique de veille météorologique.

En phase d'exploitation, la conception du nouveau pont fait qu'il ne présentera pas de pile dans le lit mineur. Le tirant d'air dégagé sous le tablier permettra d'éviter tout embâcle sur l'ouvrage. Les analyses ont porté sur l'impact hydraulique du projet sur la ligne d'eau du Var pour une crue décennale et une crue centennale, et sur l'estimation des vitesses d'écoulement au droit de l'ouvrage projeté.

Selon les résultats de la modélisation hydraulique *« la réalisation du nouveau pont permettra d'élargir la section d'écoulement. Le projet améliorera donc les conditions d'écoulement vis-à-vis de la situation actuelle, une fois la déconstruction du pont existant »*.

L'étude d'impact identifie les effets du changement climatique comme pouvant induire *« des crues soudaines ou prolongées du Var, pourraient affecter la stabilité et la durabilité de l'ouvrage »*, et fait état de la conception de l'ouvrage qui élimine le risque d'obstruction hydraulique.

La MRAe constate que l'étude d'impact n'indique pas si les effets potentiels du changement climatique sur l'intensité des crues du Var ont été pris en compte dans la modélisation hydraulique et dans l'analyse en résultant portant sur la prise en compte du risque d'inondation et la vulnérabilité du projet au changement climatique. Elle invite le porteur de projet à le préciser, compte tenu de la durée de vie de l'ouvrage et l'importance de l'investissement.

2.4. Ressource en eau

Le site du projet s'inscrit au sein du bassin versant du Var. La masse d'eau superficielle *« Le Var du Coulon »* est en bon état chimique depuis 2015, mais son état écologique est évalué comme étant *« moyen »*.

Concernant les eaux souterraines, le site du projet est localisé au droit de la masse d'eau *« Formations variées du Secondaire au tertiaire du bassin versant du Var »*, identifiée comme peu profonde et communiquant avec les eaux du Var. Elle présente *« un bon état quantitatif et chimique »*. En termes de vulnérabilité, l'étude d'impact précise que *« la plupart des aquifères constituant la masse d'eau ont peu de sols pouvant limiter l'infiltration »*.

Les travaux de déconstruction et de construction du nouveau pont impliquent des interventions dans le lit mineur du Var et la présence d'installations de chantier dans les lits mineurs et majeurs (notamment des plateformes submersibles). L'étude d'impact identifie des risques de pollution des eaux superficielles en phase de travaux, liés à la mise en suspension de particules fines. Il est proposé deux mesures de réduction : « *aménagements pour limiter l'érosion des merlons provisoires* » et « *traitement des eaux pompées dans les souilles pour les enrochements et la démolition des piles (fondations) du pont existant* », ainsi qu'une mesure de suivi de la qualité des écoulements des eaux du var (mesures de turbidité avant, pendant et après toute intervention de dérivation des eaux).

En phase exploitation, le projet intègre la création d'ouvrages de collecte des eaux pluviales en rive droite et d'un bassin de rétention en rive gauche permettant de traiter les eaux avant rejet dans le Var.

Les impacts résiduels du projet sur la qualité des eaux sont qualifiés de globalement faibles.

La MRAe n'a pas d'observation à formuler.

2.5. Déplacements

La réalisation des travaux induira une augmentation du trafic due à la circulation des engins de chantiers et de camions pour l'approvisionnement des matériaux nécessaires à la construction de l'ouvrage et à la protection des berges. Le dossier fait état d'un volume de remblais supérieur aux déblais (déficit de 4 631 m³), ce qui implique un apport de matériaux. Le transport des éléments de charpente du nouvel ouvrage pourraient faire l'objet de transports exceptionnels, ralentissant le trafic sur la RD6202. La destruction du pont existant engendrera également un trafic supplémentaire de camions.

Le volume de trafic supplémentaire et le report qu'il induit ne sont pas estimés dans l'étude d'impact. Par conséquent, ses incidences sur les conditions de circulation sur la route départementale ne sont pas évaluées. L'étude d'impact est à compléter sur ce point.

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par une évaluation des incidences du trafic supplémentaire lié aux travaux de destruction et de construction du pont de la Trinité, eu égard à la durée des travaux (19 mois).

2.6. Effets cumulés

L'analyse réalisée au titre des effets cumulés prend en compte le projet porté par le SMIAGE⁷ qui consiste en des travaux de confortement du système d'endiguement du Var en rive gauche dans la traversée de Puget-Théniers, sur trois ouvrages, afin de limiter les risques d'érosion externes et les affouillements en pied.

Ces travaux ont porté sur trois ouvrages (cf. Figure 3), la digue du Savé (575 m), la digue de Puget-Théniers village (1 925 m) et la digue de Puget-Théniers aval (2 120 m), situés en amont et en aval du pont de la Trinité. Selon le dossier, ils sont terminés depuis 2024.

Cette digue fait partie du système d'endiguement dit « *Rive gauche de la traversée de Puget-Théniers* », autorisé par l'arrêté préfectoral n° DDTM-SEAFEN-PE-AP 2020-077.

⁷ Syndicat Mixte pour les Inondations, l'Aménagement et la Gestion de l'Eau maralpin
Avis du 30 juin 2026 sur le projet de déconstruction et reconstruction du pont de la Trinité, à Puget-Théniers (06)

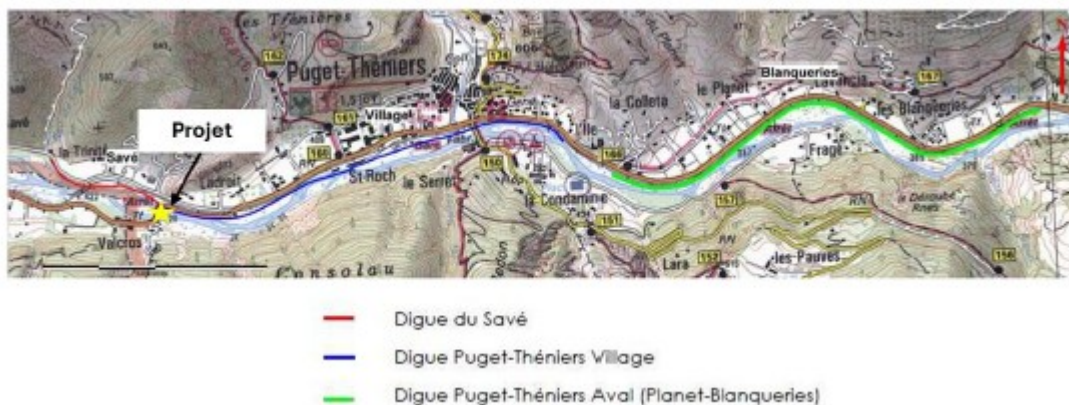


Figure 3: Localisation de la digue de Puget-Théniers (source : étude d'impact)

Concernant la ressource en eau et le risque d'inondation, l'étude d'impact indique un effet cumulé positif car, « la suppression des appuis dans le lit du Var lors de la reconstruction du pont, ainsi que le renforcement des digues, contribuent conjointement à une meilleure gestion du risque inondation et à la préservation de la dynamique du cours d'eau ». Il est précisé que les travaux de destruction et construction du nouveau pont de la Trinité ont fait l'objet d'un porter à connaissance, transmis au SMIAGE, qui a validé les travaux. Selon ce porter à connaissance :

- Durant les travaux, « les remblais du corps de digue seront systématiquement protégés par des enrochements ou par des soutènements en blocs de béton, afin de prévenir le risque d'érosion externe ».
- En phase définitive, « la reconstitution des enrochements libres devant la culée et le massif d'arc permettra d'assurer la continuité des enrochements avec ceux de la digue et ainsi assurer la protection de l'ensemble ».
- La déconstruction du pont existant de la Trinité permettra notamment « la suppression des écoulements turbulents à l'aval de l'ouvrage, et réduira d'autant le risque d'érosion de la digue en rive gauche ».

S'agissant de la biodiversité, l'étude d'impact indique, concernant le projet de confortement du système d'endiguement, que « des effets résiduels faibles à modérés persistaient pour certains groupes (habitats naturels et chiroptères) dus principalement à l'effacement prévu du cordon arboré rivulaire existant. Cette disparition impliquait la perte de nombreuses fonctionnalités qui lui étaient attribuées (perte irréversible pour une partie de ces fonctionnalités puisque le cordon n'était pas restauré à l'identique) ».

Il est néanmoins conclu à des effets cumulés « faibles » du fait, d'une part, des impacts résiduels du projet de construction du pont de la Trinité sur la biodiversité, qualifiés de faibles à nuls, et d'autre part, « de l'absence d'interactions directes et de synergies négatives » entre les deux projets.

Pour la MRAe, cette conclusion manque de justification au regard des conclusions de l'étude d'impact portant sur le projet de confortement de la digue et de l'absence d'analyse des incidences de la construction du nouveau pont sur le réseau des continuités locales dans lequel s'inscrivent ces projets.

La MRAe recommande de justifier le niveau des effets cumulés sur la biodiversité entre les projets de construction du nouveau pont de la Trinité et de confortement du système d'endiguement du Var (« Rive gauche de la traversée de Puget-Théniers ») après analyse des incidences sur le réseau des continuités écologiques dans lequel s'inscrivent ces projets.