

Enquête publique relative à une autorisation environnementale concernant le remplacement du pont de Colombelles sur le territoire des communes d'Hérouville Saint Clair et Colombelles

Maître d'ouvrage Ports Normandie

Enquête publique
du lundi 16 octobre 2023 à 9h30 au jeudi 16 novembre 2023 à 12h30

Partie 1 : Rapport, pièces jointes et annexes

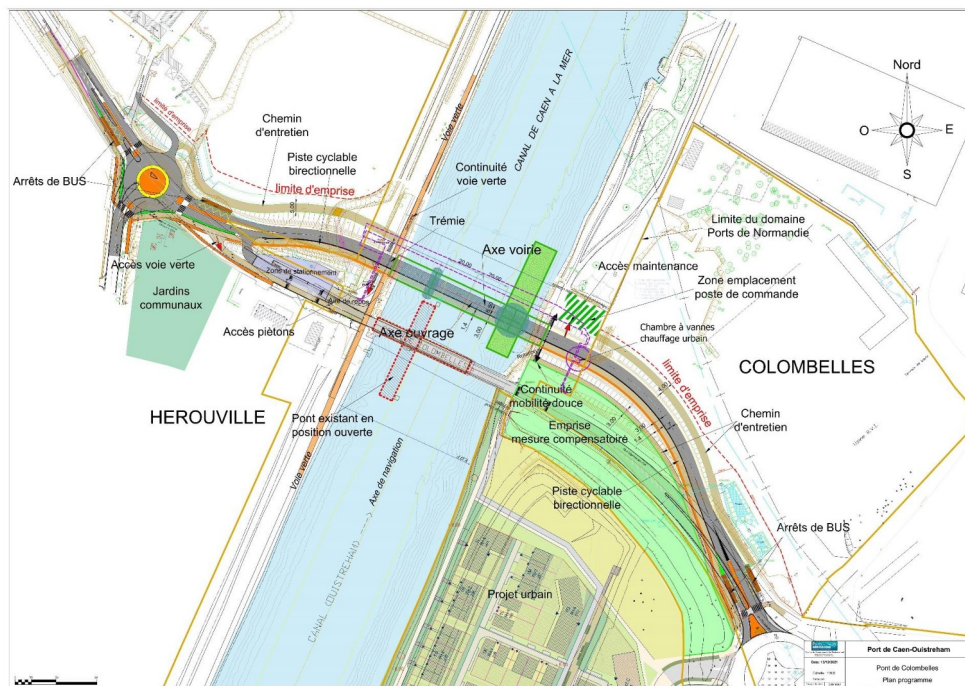


Image extraite du dossier du maître d'ouvrage

Commissaire enquêteur Françoise CHEVALIER, en application de la décision du tribunal administratif de Caen en date du 30 août 2023.

SOMMAIRE

1 Généralités.....	5
1.1 L'objet de l'enquête publique.....	5
1.2 Le cadre juridique.....	5
1.2.1 Loi sur l'eau.....	5
1.2.2 Évaluation environnementale.....	5
1.2.3 Régime relatif à la protection des espèces protégées.....	5
1.3 La demande d'autorisation environnementale.....	6
1.4 Liste des pièces présentes dans le dossier mis à disposition du public pour l'enquête publique:.....	7
1.5 La concertation du public.....	7
2 Organisation de l'enquête.....	8
3 Déroulement de l'enquête.....	9
3.1 L'arrêté.....	9
3.2 Les permanences.....	10
3.3 Information effective du public.....	10
3.4 La participation du public.....	10
3.5 Clôture de l'enquête.....	11
4 Analyse du projet.....	12
4.1 Présentation du projet.....	12
4.2 Caractéristiques techniques du projet.....	13
4.3 Les impacts du projet.....	13
4.4 Compatibilité du projet avec les plans et documents stratégiques.....	15
4.4.1 Compatibilité avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Seine Normandie.....	15
4.4.2 Compatibilité avec le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Orne Aval Seules.....	15
4.4.3 Compatibilité avec la Directive Territoriale d'Aménagement de l'estuaire de la Seine (DTA).....	15
4.4.4 Compatibilité avec le Plan de Gestion des Risques Inondation – PGRI.....	16
5 La demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées.....	16
6 L'avis de la MRAe.....	16
7 Synthèse des avis des services consultés.....	19
7.1 Avis des services instructeurs en phase amont.....	19
7.2 Avis des services consultés pour l'enquête publique.....	20
7.2.1 Avis de la Commission Locale de l'Eau - CLE.....	20
7.2.2 Avis du Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel de Normandie – CSRPN.....	20
8 Le procès verbal de synthèse et le mémoire en réponse du maître d'ouvrage.....	21
8.1 Les observations du public.....	21
8.1.1 Les registres papier.....	21
8.1.2 Le registre dématérialisé.....	22
8.2 Les observations de la MRAe.....	37
8.3 Les observations des services.....	37
8.3.1 L'avis de la Commission Locale de l'Eau.....	37
8.3.2 L'avis du Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel de Normandie (CSRPN).....	37
8.4 Les questions du commissaire enquêteur.....	38

Glossaire des abréviations figurant dans le présent document

AE : Autorisation Environnementale

ARS : Agence Régionale de Santé

CE : Commissaire Enquêteur

CLE : Commission Locale de l'Eau

CNPN : Conseil National de la Protection et de la Nature

COVID : Coronavirus-19

CSRPN : Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel de Normandie

DDTM : Direction des Territoires et de la Mer

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

DTA : Directive Territoriale d'Aménagement

EP : Enquête Publique

ERC : Éviter Réduire Compenser

IOTA : Installations Ouvrages Travaux et Activités

MC : Mesure Compensatoire

MRAe : Mission Régionale d'Autorité Environnementale

PGRI : Plan de Gestion des Risques Inondation

PVS : Procès Verbal de Synthèse

SAGE: Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux

SDAGE : Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux

SRN : Service Ressources Naturelles

WEB : anglicisme – synonyme toile

ZAC : Zone d'Aménagement Concerté

ZNIEFF : Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique

1 Généralités

1.1 L'objet de l'enquête publique

L'autorité organisatrice de cette enquête est le préfet du Calvados - DDTM (direction départementale des territoires et de la mer). Cette enquête porte sur la demande d'autorisation environnementale (AE) au titre des articles L.181-1 et suivants du code de l'environnement. Elle concerne le remplacement du pont de Colombelles sur le territoire des communes d'Hérouville Saint Clair et Colombelles dans le département du Calvados.

La demande d'AE est présentée par le Syndicat Mixte Régional des Ports de Caen-Ouistreham, Cherbourg et Dieppe, maître d'ouvrage du projet et dénommé dans la suite du rapport comme dans le dossier « Ports de Normandie ».

1.2 Le cadre juridique

Les études menées par le maître d'ouvrage ont permis de conclure que le projet est soumis aux procédures suivantes :

1.2.1 Loi sur l'eau

Le projet relève de deux rubriques de l'article R214-1 du code de l'environnement relatif aux installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) soumis à la loi sur l'eau.

Rubrique 3.3.1.0 : le projet comprend la destruction d'une zone humide de 3 450m² ; seuil supérieur à 0,1ha mais inférieur à 1ha et relève donc à ce titre du régime de la déclaration.

Rubrique 4.1.2.0 : le montant des travaux estimé à 19 300 000 euros est supérieur au seuil de 1 900 000 euros, de ce fait le projet **relève du régime de l'autorisation** au titre des articles L.214-1 et suivants du code de l'environnement, qui l'emporte sur celui de la déclaration.

1.2.2 Évaluation environnementale

Le projet relève des rubriques 6a (infrastructures routières) et 9b (infrastructures portuaires, maritimes et fluviales) de l'annexe de l'article R122-2 du code de l'environnement.

Une demande d'examen au cas par cas a été déposée le 23/09/2019, auprès de l'AE qui a soumis, le 28/10/2019, **le projet à évaluation environnementale** qui de ce fait, doit faire l'objet **d'une enquête publique**.

Le projet de « Ports de Normandie » étant soumis à évaluation environnementale, une évaluation des **éventuelles incidences sur les sites natura 2000** est requise, même en l'absence de sites dans le périmètre du projet.

1.2.3 Régime relatif à la protection des espèces protégées

En application de l'article L181-2 du code de l'environnement, « *l'AE tient lieu, y compris pour l'application des autres législations, des autorisations, enregistrements, déclarations, absences d'opposition, approbations et agréments suivants, lorsque le projet d'activités, installations, ou-*

vrages et travaux relevant de l'article [L. 181-1](#) y est soumis ou les nécessite ».

Le projet étant soumis à l'obligation de demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées au titre de l'article L.411-2 alinéa 5 du code de l'environnement, l'AE intègre cette procédure.

Commentaire du CE : Les ouvrages d'infrastructures aux abords des monuments historiques sont soumis à déclaration préalable (article R421-10 du code de l'urbanisme). Le projet est situé dans le périmètre de protection des monuments historiques de l'église d'Hérouville Saint Clair, il relève donc de cette réglementation qui n'a pas à être intégrée dans l'AE. Cette obligation aurait pu être énumérée dans les procédures dont relève le projet.

1.3 La demande d'autorisation environnementale

La demande d'AE, a été établie le 8/11/2022 et déposée le 6/12/2022 auprès du guichet unique de la DDTM. Le dossier a été déclaré complet.

La demande (pièce 2) reprend en encadrés les références et textes réglementaires, suivies des éléments correspondants. Cette présentation facilite la lecture du document. Elle est complétée par les attestations des différents propriétaires, datées de 2021 et 2022, donnant leur accord pour la cession des terrains nécessaires à la réalisation du projet.

Dans la phase d'examen préalable, le service instructeur a émis deux demandes de pièces complémentaires en date des 16/01/2023 et 13/02/2023. Le délai d'instruction de 4 mois a été suspendu. Le maître d'ouvrage disposait d'un délai de 9 mois à compter du 16 janvier 2023 pour compléter son dossier.

Les compléments apportés (non datés) sont rassemblés dans la pièce 8 du dossier d'enquête ; document composé de 3 sous documents reliés, numérotés de 1 à 3.

Les pages 1 à 47 de la partie 1 sont consacrées aux réponses littérales aux questions du service instructeur. Dans la suite de la pièce 8 se trouve les annexes nécessaires à la compréhension des réponses ainsi que la partie concertation préalable sur le projet.

Le maître d'ouvrage s'est attaché à répondre point par point aux questions de la DDTM, de l'Agence Régionale de Santé (ARS) et du Service Ressources Naturelles (SRN) de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL).

A l'issue de l'instruction, le 17 avril 2023, le dossier a été transmis pour avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAe) sur l'évaluation environnementale, puis soumis à l'enquête publique.

Commentaire du CE : la liste des pièces présentées pour la phase d'examen préalable de l'autorisation environnementale ne figure pas au dossier. L'analyse de ce dernier permet d'estimer que le dossier comportait les pièces 1 à 6.

1.4 Liste des pièces présentes dans le dossier mis à disposition du public pour l'enquête publique:

- le registre d'enquête publique destiné au recueil des observations,
- l'avis d'enquête publique,
- l'arrêté préfectoral définissant les modalités de l'enquête,
- le dossier de 1 674 pages est composé des pièces 1 à 12 énumérées ci dessous :
 - Pièce 0 - le sommaire général
 - Pièce 1 - note de présentation non technique (23 pages)
 - Pièce 2 - demande d'autorisation environnementale (26 pages)
 - Pièce 3 - évaluation environnementale avec annexes – partie 1 (194 pages)
 - Pièce 3 - évaluation environnementale avec annexes – partie 2 (326 pages)
 - Pièce 3 - évaluation environnementale avec annexes – partie 3 (166 pages)
 - Pièce 3 - évaluation environnementale avec annexes – partie 4 (173 pages)
 - Pièce 4 - résumé non technique (107 pages)
 - Pièce 5 - notice d'incidences Natura 2000 (24 pages)
 - Pièce 6 - dossier du conseil national de la protection de la nature - CNPN avec annexes (140 pages)
 - Pièce 7 - avis des services instructeurs et demande de compléments (29 pages)
 - Pièce 8 - réponse à la demande complément – partie 1 (154 pages)
 - Pièce 8 - réponse à la demande complément – partie 2 (230 pages)
 - Pièce 8 - réponse à la demande complément – partie 3 (61pages)
 - Pièce 9 - avis de la mission régionale d'autorité environnementale- MRAe (10 pages)
 - Pièce 10 - réponse à l'avis de la MRAe (6 pages)
 - Pièce 11 - avis de la commission locale de l'eau – CLE (4 pages)
 - Pièce 12 - avis du conseil scientifique régional du patrimoine naturel de Normandie – CSRPN (1 page)

Commentaire du CE : le bilan de la concertation préalable est intégré dans la pièce 8 partie1, il aurait mérité d'être identifié comme pièce du dossier.

1.5 La concertation du public

Le compte rendu de la concertation préalable exigée à l'article L122-1 du code de l'environnement est inséré dans la pièce 8 partie 1 « réponse à la demande complément ».

Le bilan a été effectué au moment du COVID-19 avec des procédés adaptés à la crise sanitaire, notamment pour les réunions publiques réalisées en visioconférence. La diversité des supports avait pour objectif de toucher un maximum de public.

Le bilan quantitatif :

- 2 793 consultations et 41 contributions sur le site WEB dédié ;
- 3 contributions écrites sur les registres papier ;
- 371 visites de la réunion publique diffusée et 16 contributions apportées.

Le bilan qualitatif :

Les préoccupations exprimées pendant cette phase de concertation peuvent être regroupées en thèmes :

- 20 occurrences concernent la circulation routière : La majorité des questions portent sur l'évolution et la fluidité du trafic, le nombre d'ouvertures du pont et leur information anticipée. L'inquiétude sur la saturation de la circulation dans le secteur a également été exprimée. La solution alternative offerte par la création d'un nouveau viaduc a été également évoquée 4 fois.
- 21 occurrences se rapportent aux nuisances créées par le projet. La majorité (19), concerne l'inquiétude sur les nuisances sonores, une autre la qualité de l'air et la dernière sur l'existence de l'étude d'impact.,
- 24 occurrences portent sur la nécessité de la prise en compte des mobilités douces, cycles et piétons.
- les autres questions abordées concernent le maintien du stationnement, l'effacement des réseaux et le maintien de l'école de voile de Renault Trucks.

Les enseignements tirés par le maître d'ouvrage :

Au travers de cette concertation, il apparaît que ni le projet ni l'emplacement retenu ne sont remis en cause. Les inquiétudes relatives à la circulation routière dépassent le cadre du projet, le maître d'ouvrage s'engage à se coordonner avec les collectivités concernées pour étudier les réponses à apporter. La prise en compte des mobilités douces est appréciée, le maître d'ouvrage a noté le souhait sur la continuité et la sécurité des échanges et le maintien de la circulation cyclistes pendant les travaux.

Commentaire du CE : la concertation réalisée sur différents supports dont les extraits figurent au rapport est complète. Pour une meilleure lisibilité le bilan aurait mérité de faire l'objet d'une pièce à part entière.

2 Organisation de l'enquête

Le tribunal administratif de Caen a désigné le 30 août 2023, Madame Françoise CHEVALIER «pour procéder à l'enquête publique ayant pour objet le projet de remplacement du pont de Colombelles sur les communes d'Hérouville-Saint-Clair et Colombelles».

Le vendredi 15 septembre 2023, une réunion entre le commissaire enquêteur (CE) et la préfecture du Calvados - DDTM, service organisateur de l'enquête, a permis de mettre au point l'organisation de l'enquête.

A l'issue de cette réunion, Monsieur le préfet du Calvados a, par arrêté du 15 septembre 2023, défini « les modalités d'une enquête publique préalable à la délivrance d'une autorisation environnementale au titre des articles L181-1 et suivants du code de l'environnement concernant le remplacement du pont de Colombelles sur les territoires des communes d'Hérouville Saint Clair (14327) et Colombelles (14167) ».

L'arrêté préfectoral est joint au dossier d'enquête.

Le 10 octobre 2023, le CE a rencontré les représentants du maître d'ouvrage du projet dans les lo-

caux de Ports de Normandie, à Saint Contest.

Assistaient à cette réunion :

- en visioconférence, Monsieur MARSSET Bertrand, directeur adjoint et Monsieur ANQUETIL Eric , conducteur d'opération.
- en présentiel, Madame FRANÇOIS Laurence , en charge du dossier, et Monsieur CLERGEAU Laurent.

A l'issue de la réunion, une visite sur les lieux du projet a été effectuée avec Madame FRANCOIS Laurence.

3 Déroulement de l'enquête

3.1 L'arrêté

L'arrêté de la Préfecture du Calvados en date du 15 septembre 2023 annexé au dossier d'enquête, a prescrit l'ouverture de l'Enquête Publique (EP), selon les modalités suivantes:

- une enquête de 32 jours consécutifs **du lundi 16 octobre 2023 au jeudi 16 novembre 2023 inclus**.
- un avis au public inséré dans deux journaux régionaux ou locaux, Ouest France Calvados et Liberté de Normandie, une première insertion 15 jours au moins avant le début de l'enquête et une deuxième, dans les huit premiers jours de l'enquête. L'avis est également consultable sur le site internet du registre dématérialisé à l'adresse suivante: <https://www.registre-dematerialise.fr/4843>
- le même avis affiché au siège de la DDTM du Calvados, au siège des mairies de Colombelles et d'Hérouville Saint-Clair ainsi que sur les lieux prévus pour la réalisation du projet.
- la mairie de Colombelles, Place François Mitterrand ,est désignée siège de l'enquête ;
- l'arrêté publié sur le site de l'État dans le département du Calvados à l'adresse suivante : <http://www.calvados.gouv.fr/>
- mise à disposition du dossier et des registres en format papier dans les mairies de Colombelles et Hérouville Saint Clair et au siège de la communauté urbaine de Caen la Mer durant les jours et heures habituels d'ouverture au public, pendant toute la durée de l'enquête ;
- mise à disposition du dossier en format dématérialisé pendant toute la durée de l'enquête:
 - sur le site de la société Préambules à l'adresse suivante: <https://www.registre-dematerialise.fr/4843>
 - sur le site de l'État dans le département du Calvados à l'adresse suivante : <http://www.calvados.gouv.fr/>
- possibilité de consigner les observations :
 - sur les trois registres papier,
 - par voie électronique sur le registre dématérialisé susvisé,
 - par voie postale à l'attention du commissaire enquêteur sous pli cacheté au siège de l'enquête.

Commentaire du CE : l'arrêté ne mentionne pas d'adresse courriel dédiée ni la mise à disposition d'un poste informatique permettant la consultation du dossier.

3.2 Les permanences

Cinq permanences au cours desquelles le commissaire enquêteur se tiendra à la disposition du public:

- Hôtel de ville de Colombelles
 - le lundi 16 octobre 2023 de 9h30 à 12h30 (ouverture de l'enquête)
 - le jeudi 16 novembre 2023 de 9h30 à 12h30 (clôture de l'enquête)
- Hôtel de ville d'Hérouville Saint clair
 - le samedi 21 octobre 2023 de 9h30 à 11h30
 - le lundi 6 novembre 2023 de 14h00 à 16h00
- Communauté Urbaine de Caen la Mer
 - le vendredi 27 octobre 2023 de 11h00 à 13h00.

3.3 Information effective du public

- la publicité légale de l'enquête dans la presse a été réalisée dans les journaux Ouest France et le Liberté, le jeudi 21 septembre 2023 pour la première insertion, et le jeudi 19 octobre 2023 pour la deuxième insertion (*Cf. pièce jointe N°1*).
- l'affichage réglementaire a été effectué sur les différents panneaux dans les deux mairies concernées et à la communauté urbaine de Caen la Mer tous sur fond jaune et caractères noirs et en format A2. J'ai pu, lors de mes rendez vous et permanences, vérifier que les affichages étaient en place ;
- lors de ma visite des lieux, j'ai également constaté que l'avis était affiché à différents endroits stratégiques du projet. Un constat de huissier, pièce jointe N°2 du présent rapport, m'a été transmis par Ports de Normandie le 9 octobre 2023 ;
- le 14 novembre 2023, « Ports de Normandie » m'a transmis par mail un document de 13 pages intitulé « Plan de communication de l'enquête publique ». Ce document, pièce jointe N°3, expose les nombreux moyens complémentaires mis en œuvre pour expliquer le projet et inciter le public à s'exprimer. Des copies d'écrans ou de documents illustrent le texte.

Les supports utilisés sont variés :

- les sites WEB de « Ports de Normandie » et des partenaires de l'opération (conseils régional et départemental, mairies de Colombelles et d'Hérouville Saint Clair, Caen la Mer.) ;
- l'application Citykomi ;
- les supports physiques ; flyers, panneaux d'information, communication dans la presse locale.

3.4 La participation du public

L'enquête s'est déroulée sur une durée de 32 jours consécutifs, avec une fréquentation très faible du public que ce soit pendant ou en dehors des permanences.

Il convient de noter que le public s'est informé presque exclusivement au travers du registre dématérialisé. Les statistiques issues du logiciel de la société « Préambules » indiquent une fréquentation

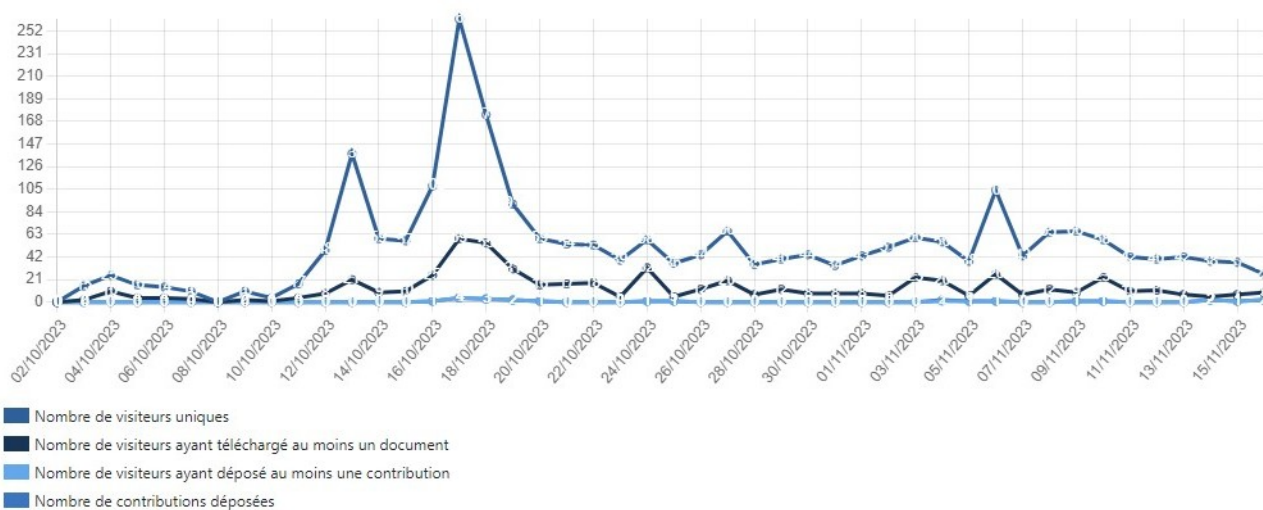
de 2 420 visiteurs, dont 597 ont téléchargé 1 238 documents (extrait des statistiques ci dessous).

Fréquentation

2 420 visiteurs uniques ont consulté le site web

597 visiteurs ont téléchargé au moins un des documents de présentation
Soit 24.6% des visiteurs

23 visiteurs ont déposé au moins une contribution
Soit 0.9% des visiteurs



Les cinq permanences se sont déroulées sans incident. Les conditions d'accueil pour les quatre permanences effectuées dans les mairies de Colombelles et Hérouville Saint Clair étaient excellentes. La consultation des documents était facilitée et la confidentialité des échanges bien respectée. L'espace ouvert mis à disposition par Caen la Mer dans le hall de l'établissement pour une permanence, n'était pas satisfaisant. Il s'est avéré très bruyant, heureusement il n'y a pas eu de visiteurs mais les conditions de travail étaient inconfortables pour le CE.

Selon les informations transmises au CE, les dossiers mis à disposition du public n'ont pas été consultés en dehors des permanences.

Une seule contribution écrite a été portée sur le registre papier mis à disposition à la mairie de Colombelles.

Les 24 autres contributions, dont 11 de façon anonyme soit 45,8 % et un doublon relevé ont été déposées sur le registre dématérialisé.

Leur contenu est analysé ci dessous au point 8 du présent rapport.

Aucun courrier ou courriel n'a été remis ou envoyé au commissaire enquêteur.

3.5 Clôture de l'enquête

Le jeudi 16 novembre 2023 à 12h30, à l'issue de la dernière permanence, le commissaire enquêteur a récupéré et clos le registre et le dossier mis à disposition du public en mairie de Colombelles.

Les autres registres et dossiers ont été récupérés par le maître d'ouvrage et remis au CE dans les locaux de « Ports de Normandie » le jour même vers 16 heures et clos par le CE.

Conformément aux dispositions de l'article R123-18 du code de l'environnement, le Procès Verbal

de Synthèse (PVS) a été remis par le CE au Maître d’ouvrage le vendredi 24 novembre 2023 dans les locaux de « Ports de Normandie ».

Le PVS, joint en annexe 1, regroupait les observations écrites déposées par le public sur les registres papier ou dématérialisé, ainsi que les remarques ou questions des services et du CE.

Le maître d’ouvrage a été invité à produire son mémoire en réponse aux observations et questions du PVS dans le délai réglementaire de 15 jours à compter de la date de remise soit au plus tard le samedi 9 décembre 2023.

« Ports de Normandie » a envoyé son mémoire en réponse par courriel le jeudi 7 décembre 2023, il est joint en annexe 2 du présent rapport.

4 Analyse du projet

4.1 Présentation du projet

Le projet retenu consiste au remplacement du pont mobile tournant de franchissement du canal de Caen à la mer dit « pont de Colombelles ».

La route départementale D226 qui relie les communes d’Hérouville Saint Clair et Colombelles emprunte le pont. L’ouvrage supporte actuellement, un trafic de 18 000 véhicules /jour dont 7% de poids lourds malgré l’interdiction de circulation qui les concerne.

La vétusté du pont actuel génère de nombreuses pannes, interruptions de services et des coûts d’exploitation importants.

Le pont actuel, les installations de manœuvre et les voiries de raccordement non utilisées seront déposés après mise en service du nouvel ouvrage.

Les trois scénarios suivants ont été étudiés pour le remplacement du pont :

Scénario 1 : le remplacement dans l’alignement du pont actuel

Scénario 2 : le remplacement en amont de l’ouvrage

Scénario 3 : le remplacement à environ 40m à l’aval de l’ouvrage existant

Après étude multi critères des trois scénarios, il a été décidé d’implanter le nouvel ouvrage à **40m en aval du pont actuel.**

Le coût global de l’opération est estimé à 20 000 000 d’euros dont 19 300 000 euros de travaux et 700 000 euros d’études. L’opération est cofinancée par la région de Normandie, le département du Calvados et la communauté urbaine de Caen la Mer.

Le planning prévoit une période de préparation de 4 mois, une durée globale d’exécution des travaux de 19 mois, dont 12 mois pour la construction du nouvel ouvrage et sa mise en service. Il restera ensuite à démanteler l’ouvrage existant et à réaliser les mesures compensatoires et les aménagements paysagers.

Les trafics routier et maritime seront maintenus pendant les travaux.

4.2 Caractéristiques techniques du projet

Le nouveau pont sera comme l'initial, un pont tournant. Son système de rotation est prévu en rive droite du canal.

L'ouvrage permettra un passage **pour la navigation de 40m de large**. Afin de limiter les ouvertures de pont, le gabarit libre sous l'ouvrage est fixé à **4,50m à comparer à 1,75m actuellement**, cette hauteur permet le passage de petites embarcations de plaisance ou de navettes.

Outre les voies de circulation, le profil en travers prévoit une voie cyclable bidirectionnelle, une voie piétons et un trottoir de maintenance, dimensionnés selon le **profil type ci dessous**.

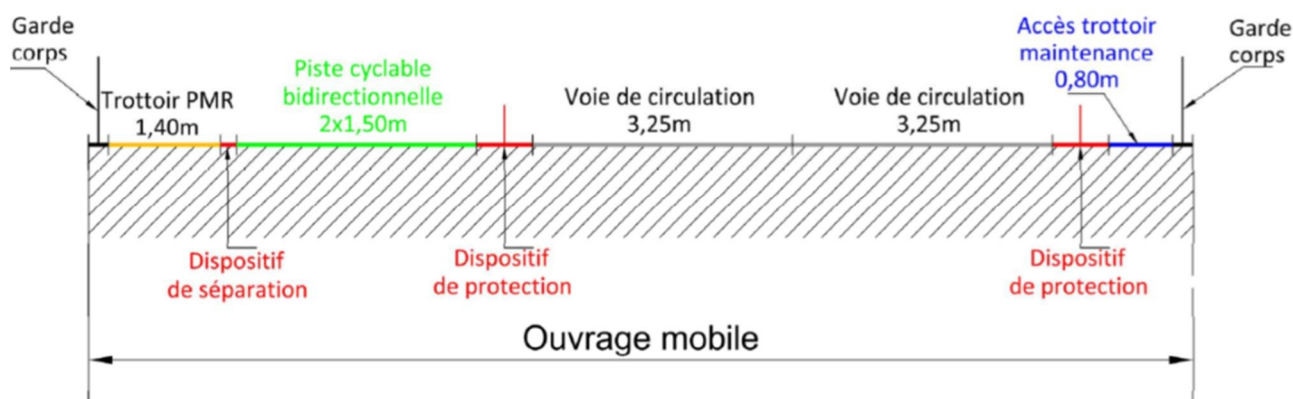


Schéma extrait de la page 12 Pièce 4

Le projet prévoit le rétablissement de la voie verte en rive gauche du canal par passage sous la RD 226

4.3 Les impacts du projet

L'évaluation environnementale (pièce 3 du dossier) est composée de 4 parties représentant avec ses annexes un volume de 859 pages.

Après la description du projet et l'analyse de l'état initial, l'étude comporte de façon habituelle l'évaluation des incidences notables du projet sur l'environnement et les mesures envisagées pour les « Éviter, Réduire ou Compenser » (méthode ERC).

Les mesures d'évitement et de réduction permettent d'évaluer les impacts résiduels après leur mise en place. Elles sont décrites dans le dossier par milieu (physique, naturel ou humain) et par phases (travaux ou exploitation). Les coûts sont indiqués par mesure.

En phase travaux : elles portent essentiellement sur l'organisation du chantier (choix des périodes d'intervention, type de matériel...) et sur la préservation des habitats et des espèces (pêche de sauvegarde, barrières anti intrusions...).

En phase exploitation : les mesures visent notamment à limiter les nuisances sonores sur quelques habitations, à gérer l'assainissement de la plate forme routière et à limiter la pollution lumineuse.

Avec les compléments fournis suite aux demandes du service instructeur, l'étude permet de retenir les éléments suivants :

- **sur le milieu physique** : les niveaux d'incidence sont évalués comme négligeables à faibles en phase travaux et en phase exploitation.

- **sur le milieu naturel (habitat, flore et espèces)** :

En ce qui concerne la biodiversité, le contexte est estimé comme sensible, car situé dans un corridor aux fonctionnalités d'aires de repos, de chasse et de reproduction.

- en phase travaux : l'enjeu sur les prairies humides est classé comme fort et l'impact résiduel moyen après mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction. Cette incidence correspond à la destruction des 3 500m² de zones humides qui feront l'objet de mesures compensatoires.

Les autres impacts résiduels sont estimés très faibles, négligeables ou nuls.

- en phase exploitation : les enjeux sont faibles, moyens ou assez fort. Les impacts résiduels sont estimés nuls, négligeables ou faibles, après mises en place des mesures d'évitement ou de réduction.

- **sur le paysage et patrimoine** : les enjeux et les impacts résiduels sont jugés faibles ou négligeables en phases travaux ou exploitation.

- **sur le milieu humain** :

- en phase travaux : les enjeux sont estimés faibles, négligeables ou moyens. Les mesures mises en place pour la réduction des nuisances pendant le chantier permettent d'estimer l'impact résiduel comme négligeable.

- en phase exploitation : les enjeux sont négligeables, faibles ou moyens. Le niveau d'impact résiduel est négligeable ou faible et même positif grâce à l'amélioration apportée par le projet (continuité des liaisons douces, fiabilité de l'ouvrage, renforcement de la desserte...).

La synthèse des effets du projet sur l'environnement montre que les niveaux d'incidence résiduels sont faibles pour l'ensemble des facteurs à l'exception des zones humides pour lesquelles le niveau résiduel est estimé comme moyen, ce qui nécessite une mesure compensatoire.

Concernant cet impact sur les zones humides, deux mesures compensatoires (MC), d'abord alternatives, sont finalement proposées. L'une (mesure MC1) en rive droite consiste à restaurer une zone humide sur une surface de 8 052m² (ancienne voirie et délaissé de prairie). L'autre (mesure MC2) , en rive gauche vise à augmenter le caractère humide de la prairie existante sur une surface de 7 800m².

Incidences Natura 2000:

La notice d'incidences Natura 2000, pièce 5 du dossier est constituée d'un document relié de 24 pages. Elle comprend le rappel des textes, la liste et le périmètre des zones Natura 2000 situées à proximité du projet, sachant que l'emprise du projet n'impacte aucune des zones.

Le site natura 2000, « Estuaire de l'Orne », le plus proche est situé à 7,5km en aval de la zone d'étude.

Les trois autres sites, « Littoral Augeron », « Baie de la Seine Orientale » et « Anciennes carrières de la Vallée de la Mue » sont situés à environ 12km en aval de la même zone.

Compte tenu de la nature des espèces et habitats présentes ou concernées par le projet, de la description des sites et de leur distance par rapport au projet; l'étude a conclu à l'absence d'incidence directe ou indirecte pour les quatre sites Natura 2000.

Commentaire du CE : l'évaluation environnementale complétée par les éléments fournis suite à l'avis des services instructeurs paraît de bonne qualité. Les mesures ERC proposées semblent pertinentes. Les suivis des incidences en phase travaux et exploitation sont prévus par le maître d'ouvrage.

4.4 Compatibilité du projet avec les plans et documents stratégiques

Pour le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion de l'Eau - SDAGE et le Schéma d'Aménagement et de Gestion de l'eau – SAGE, l'examen de la compatibilité est effectué au chapitre 10 de l'évaluation environnementale (pages 491 à 506).

4.4.1 Compatibilité avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Seine Normandie

Le SDAGE 2022-2027 a été adopté le 23 mars 2022.

La compatibilité du projet a été démontrée par comparaison avec les cinq orientations fondamentales du SDAGE déclinées en orientations.

4.4.2 Compatibilité avec le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Orne Aval Seules.

Le SAGE a été approuvé par arrêté du 18 janvier 2013.

Les règles du SAGE approuvées sont au nombre de cinq. Seule la règle 1 est applicable au projet. Elle concerne les nouveaux rejets d'eau pluviale.

La compatibilité avec le SAGE a été démontrée par comparaison des caractéristiques techniques du projet avec chaque disposition de la règle 1.

4.4.3 Compatibilité avec la Directive Territoriale d'Aménagement de l'estuaire de la Seine (DTA)

Pendant la phase amont de l'instruction, le service instructeur a demandé que soit examinée la compatibilité avec la DTA.

Les éléments complémentaires ont été apportés dans la pièce 8 « réponse à la demande complément » - partie 1 pages 37 et 38.

La compatibilité a été démontrée par comparaison du positionnement du projet par rapport aux 3 grands objectifs et sous objectif de la directive.

4.4.4 Compatibilité avec le Plan de Gestion des Risques Inondation – PGRI

La compatibilité avec la PGRI prévue à l'article R181-14 du code de l'environnement est démontrée au chapitre 5-16, page 280 de l'évaluation environnementale, qui traite de l'ensemble des risques naturels.

5 La demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées

La demande dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées au titre de l'article L.411-2 alinéa 5 du code de l'environnement est intégrée dans la procédure d'AE.

Elle est présentée dans la pièce 6 intitulé « dossier CNPN », document relié de 130 pages.

L'analyse des travaux réalisés, des habitats et des espèces recensés sur le site, a permis d'estimer les impacts résiduels après mise en place des mesures ERC décrites dans le dossier.

Cette partie impacts et mesures a été développée dans le chapitre 4.3 ci dessus.

Des espèces protégées sont impactées par le projet, notamment par la destruction de leur habitat, de leur zone de repos et/ou de reproduction, la destruction d'individus ou la perturbation liées au travaux.

Il s'agit en grande majorité d'oiseaux (22 espèces), un amphibien (la grenouille commune) et des chiroptères (5 espèces). La liste exhaustive figure page 131 du document 6.

Elles sont par conséquent concernées par la demande de dérogation, objet du présent chapitre.

Les études ont permis de conclure :

- que le projet répond à l'intérêt de la sécurité publique et qu'il n'existait pas de scénario moins impactant pour les espèces protégées et leurs habitats ;
- que les mesures mise en œuvre permettent de limiter les effets des travaux et du futur pont en phase exploitation sur l'état de conservation des espèces végétales et animales protégées ;
- que les effets seront limités du fait du report de certaines espèces dans des milieux comparables à ceux détruits et situés à proximité des travaux.

Les deux formulaires CERFA constituant la demande elle même sont insérés à la fin de la pièce 6.

Le premier concerne la demande de dérogation pour la capture ou l'enlèvement ou la destruction d'espèces.

Le second porte sur la destruction, l'altération, ou la dégradation de sites de reproduction ou d'aires de repos des oiseaux.

6 L'avis de la MRAe

Le dossier soumis à l'avis de la MRAe le 17 avril 2023 par la DDTM du Calvados comprenait, la demande d'AE, l'évaluation environnementale et son résumé non technique, la notice des incidences Natura 2000 et les compléments de réponse apportées au service instructeur dans la phase d'examen préalable.

En ce qui concerne le contexte environnemental, la MRAe note que:

- le projet est situé dans le corridor écologique de l'Orne et de son canal, secteur prioritaire de la trame verte et bleu normande.
- le canal est référencé comme masse d'eau « canaux » au SDAGE, son état écologique est classé comme moyen et son état chimique mauvais.
- le secteur est très urbain, fragmenté par de nombreuses infrastructures et par des aménagements existants ou à venir et que cette situation risque de fragiliser les enjeux environnementaux sensibles du secteur.
- le projet s'implante dans les Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type I « canal du pont de Colombelles » et de type II « basse vallée et estuaire de l'orne ». Il n'est pas directement concerné par un site du réseau Natura 2000, le plus proche « estuaire de l'Orne » étant situé à 7,5km.
- une partie des travaux se situe dans l'emprise du périmètre de protection éloignée des forages d'Hérouville saint Clair.

La MRAe a émis le 16 juin 2023 son avis délégué sous le N°2023-4900 (pièce 9 du dossier d'EP), elle formule cinq recommandations qui sont intégralement reprises dans la suite du rapport. La première concerne le contenu du dossier et la qualité de la démarche de l'évaluation environnementale, les autres la prise en compte de l'environnement ; deux concernent le domaine de l'eau les deux autres la biodiversité.

« Ports de Normandie » a apporté ses éléments de réponses le 19 juin 2023 (pièce 10 du dossier d'EP). Les réponses figurent sous chaque recommandation, elles sont résumées si nécessaire.

1) « L'autorité environnementale recommande d'étayer davantage la variante retenue pour le projet au regard de ses impacts sur les milieux naturels sensibles du secteur (notamment zones humides). Elle recommande par ailleurs de justifier le périmètre du projet retenu dans l'étude d'impact au regard de l'exigence légale de prendre en compte l'ensemble des composantes d'un même projet global, notamment compte tenu du projet d'aménagement de la presqu'île hérouvillaise. Elle recommande également de réaliser une analyse approfondie des effets cumulés potentiels du projet avec d'autres projets existants ou approuvés. »

Synthèse de la réponse de « Ports de Normandie »

Sur le choix de la variante : le maître d'ouvrage rappelle qu'il a été fait lors d'un comité de pilotage par les élus, sur la base de l'analyse multicritères. Il reprend dans cette partie les deux scénarios écartés.

Le scénario 1 de remplacement en place de l'ouvrage actuel a été écarté car il impliquait une interruption de circulation estimée à deux ans, jugée comme contrainte forte, compte tenu des conditions de circulation déjà difficiles dans le secteur.

Le scénario 2 à l'amont de l'ouvrage actuel a également été écarté car il empiéterait en rive droite sur l'emprise de la ZAC des Paysages Habités. Par ailleurs, il entraînerait en rive gauche, la destruction des jardins partagés communaux et 2400m² de zone humide à comparer aux 3600m² de zone humide impactée par le scénario 3 retenu (aval de l'ouvrage)

Le CE note que l'analyse multicritères des différents scénarios figure à la page 362 de l'évaluation environnementale (pièce 3), en sus des éléments ci dessus elle précise que les scénarios 1 et 3 nécessitent des acquisitions foncières.

Sur le périmètre retenu dans l'étude d'impact: Le maître d'ouvrage liste les projets recensés à proximité de l'ouvrage et les raisons qui ont conduits à ne retenir pour l'examen des effets cumulés que la ZAC d'Hérouville Saint Clair et la desserte portuaire. Il précise que les équipes des trois projets travaillent en étroite collaboration pour assurer la cohérence des aménagements.

2) « L'autorité environnementale recommande d'actualiser l'étude d'impact pour tenir compte des résultats de l'expertise hydrologique portant sur la phase travaux, fournie en cours d'instruction du présent avis par le maître d'ouvrage. »

Réponse de Ports de Normandie

« Les résultats et conclusions de l'étude hydrogéologique en phase travaux ont été intégrés à l'évaluation environnementale, seul le rapport source de l'hydrogéologue pour la partie travaux n'avait pas été joint au dossier. Il a été transmis dans le cadre du complément adressé aux services instructeurs et sera mis à disposition du public dans le dossier d'enquête publique ».

Le CE confirme que le rapport cité est joint dans le dossier d'enquête publique (document 8 partie 2 page 67).

3) « L'autorité environnementale recommande de préciser les conditions du suivi de la nappe superficielle en rive gauche, en y intégrant un suivi de la pollution ».

Réponse de Ports de Normandie

« Compte-tenu des conclusions de l'étude hydrogéologique quant à la phase travaux, à savoir qu'une contamination du captage par le chantier est peu probable, le suivi de la qualité de la nappe n'a pas été retenu comme un enjeu. Les discussions entamées avec le syndicat des eaux depuis le début du projet seront poursuivies pour définir la pertinence de réaliser un suivi de la qualité des eaux souterraines au droit du projet, et le cas échéant de définir un programme de suivi.

Ces éléments seront discutés en phase de préparation des travaux ».

4) « L'autorité environnementale recommande au maître d'ouvrage de compléter l'analyse de l'état initial par un inventaire de la faune aquatique du fossé de ligne et du canal ».

Synthèse de la réponse de Ports de Normandie

Le maître d'ouvrage explique que le fossé de ligne est un ouvrage de gestion des eaux pluviales qui permet la régulation de son niveau d'eau par de nombreux ouvrages et non un élément hydrographique. Il ajoute qu'il est en conséquences peu propice à l'installation d'espèces et estime qu'il n'est donc pas nécessaire de faire un inventaire de la faune aquatique, d'autant que les connexions avec l'Orne et l'avant-port sont impossibles du fait de la présence de clapets anti-retour et de siphons.

Concernant le canal, il précise que les ouvrages empêchent la libre circulation des espèces aquatiques. Il ajoute que des mesures seront prises pendant la phase chantier pour faire fuir les éventuelles espèces piscicoles présentes sur le secteur et prévenir ainsi toute mortalité.

5) « L'autorité environnementale recommande de démontrer le strict respect, dans le cadre de l'évaluation environnementale réalisée, de la démarche éviter-réduire-compenser imposant d'examiner la possibilité de mettre en œuvre en priorité des mesures d'évitement et de réduction plutôt que des mesures de compensation. Elle recommande également de justifier que les mesures de compensation prévues en ce qui concerne les zones humides et les espèces protégées répondront aux exigences d'équivalence fonctionnelle et d'absence de perte, voire de gain de biodiversité, par rapport aux zones et espèces ou habitats impactés par le projet ».

Synthèse de la réponse de Ports de Normandie

Le maître d'ouvrage précise que la séquence ERC a bien été réalisée lors de la conception du projet (réf. au §8.3 de l'évaluation environnementale) et que les mesures compensatoires sont mises en œuvre uniquement s'il subsiste une incidence résiduelle après les mesures d'évitement et de réduction.

Dans le projet elles ne concernent que la destruction de zones humides qui seront compensées par deux mesures (MC1 et MC2) au départ présentées comme alternatives mais qui seront finalement cumulées.

Il ajoute que certaines mesures classées dans le dossier dans les mesures de réduction peuvent également entrer dans le champ des mesures d'évitement ; exemple le cas de la mesure MT1 qui vise à éviter toute pollution accidentelle liée à la gestion du chantier.

Le maître d'ouvrage précise que les impacts résiduels sur la faune et la flore sont négligeables et qu'aucune mesure compensatoire n'est prévue. Il note que l'ensemble des espèces bénéficiera des milieux humides restaurés ou créés qui feront l'objet de suivis faunistiques et botaniques.

Le CE note que le maître d'ouvrage s'est attaché à répondre à chaque recommandation de la MRAe. Les études complémentaires demandées ont été fournies et les réponses et positions argumentées.

7 Synthèse des avis des services consultés

7.1 Avis des services instructeurs en phase amont

Lors de la phase d'examen préalable décrite au § 1.3 « la demande d'autorisation environnementale », le maître d'ouvrage s'est attaché à répondre point par point aux observations formulées par les services.

L'ensemble des réponses sont rassemblées dans le document N°8 de 445 pages, joint au dossier d'enquête publique.

Il est composé de 3 parties. La partie 1 comprend 47 pages de réponses littérales. Les autres documents sont des annexes en général des études, explicitant les réponses du maître d'ouvrage.

L'absence de numérotation continue rend la lecture du document complexe, notamment pour la recherche des annexes.

Trois services sont à l'origine des demandes de compléments : la DDTM, l'ARS et le SRN.

Les thèmes abordés sont très variés :

Pour la DDTM : eaux pluviales, risque inondation, gestion et surveillance de la nappe, mesures

compensatoires, comptage des véhicules, gestion des digues ; démantèlement des installations, compatibilité avec la DTA.

Pour l'ARS les domaines classiques de sa compétence : santé, usages, bruit et air.

Pour le SNR : la partie espèces protégées.

S'agissant de la phase amont à l'enquête publique et dans la mesure où ce document a été fourni la MRAe, l'analyse détaillée des avis n'est pas décrite ci dessous.

Globalement il apparaît que « Ports de Normandie » a répondu aux questions posées, argumentant et complétant ses propos par des études existantes ou complémentaires ou en renvoyant à une partie du dossier.

Il faut néanmoins noter que la mise à jour de la demande d'AE, portant sur la liste des rubriques de la nomenclature IOTA concernées, pourtant acceptée par « Ports de Normandie » n'a pas été effectuée.

7.2 Avis des services consultés pour l'enquête publique

7.2.1 Avis de la Commission Locale de l'Eau - CLE

L'avis de la CLE daté du 19 janvier 2023, fait l'objet de la pièce N°11 du dossier.

Il est précisé que la CLE du SAGE n'est pas en mesure de rendre des avis officiels compte tenu du non renouvellement de ses membres.

Le document reprend dans un tableau, les éléments de l'évaluation environnementale qui permettent de conclure à la compatibilité du projet avec le SAGE.

En conclusion l'avis de principe est favorable si « toutes les caractéristiques présentées dans le dossier d'autorisation environnementale sont respectées ».

7.2.2 Avis du Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel de Normandie – CSRPN

L'avis du CSRPN, pièce 12 du dossier, est favorable. Il ajoute que les mesures proposées lui paraissent adaptées aux enjeux de restauration et qu'elles devront être gérées sur le long terme.

Néanmoins l'expert faune du CSRPN fait remarquer « que le domaine des habitats aquatiques et des espèces inféodées du canal n'est pas évoqué, même s'il n'existe pas à priori d'incidences notables ». Il s'étonne aussi « que le campagnol amphibie, bien présent en basse vallée de l'Orne n'ait pas été détecté ».

8 Le procès verbal de synthèse et le mémoire en réponse du maître d'ouvrage

8.1 Les observations du public

Vingt cinq contributions ont été déposées : une sur le registre mis à disposition du public à la mairie de Colombelles, les 24 autres dont un doublon sur le registre dématérialisé.

A noter qu'aucune remarque n'a été émise sur les impacts environnementaux. Il n'y a pas eu d'opposition formelle au projet mais deux suggestions de création d'un viaduc et une de conservation du pont existant.

Les préoccupations exprimées portaient essentiellement sur la nécessité d'assurer la continuité des liaisons douces par des installations de qualité, sur les problèmes récurrents de circulation routière dans le secteur, sur la possibilité de limiter les ouvertures de pont ainsi que sur les nuisances sonores.

Compte tenu du faible nombre de contributions, elles ont été intégralement reprises dans le PVS. Elles ont toutes été analysées et sont présentées ci dessous suivies, en couleur bleu, des réponses du maître d'ouvrage issues de son mémoire en réponse au PVS et éventuellement « en grisé » des commentaires du CE.

Les contributions ont été classées en 8 thèmes : liaisons douces, circulation routière, navigation de plaisance, nuisances sonores, paysage, qualité de l'air, eau potable et favorable sans remarque. Certaines concernent plusieurs thèmes, dans ce cas, le texte est repris uniquement dans le premier thème avec renvoi pour les autres. Le maître d'ouvrage a été invité à répondre de façon exhaustive à chaque contribution du public.

8.1.1 Les registres papier

Colombelles – Thème « circulation routière »

Observation N°1 de Monsieur Jean Lustière

Habitant de Colombelles, j'ai l'inquiétude de la circulation au rond point avant le pont. En effet, la nouvelle route a la priorité quand on vient de Colombelles, il est parfois impossible de passer. Il faudrait peut être un aménagement de ce rond point.

Réponse du maître d'ouvrage Observation N°1

- *Difficulté d'insertion sur le rond-point en venant de Colombelles*

L'opération consiste à remplacer le pont de Colombelles qui arrive en fin de vie, sans augmenter son gabarit routier. La difficulté soulevée est hors du champ de l'opération. Cette dernière n'aggrava pas la situation.

Le CE note que ce problème n'est pas de la compétence du maître d'ouvrage. Il comprend l'inquiétude de l'utilisateur et estime qu'une concertation est nécessaire entre les gestionnaires de voiries du

secteur pour améliorer, si possible la circulation dans le secteur, d'autant que les poids lourds seront de nouveau autorisés après la mise en service du nouveau pont.

8.1.2 Le registre dématérialisé

Thème « liaisons douces » 7 contributions (1-2-4-7-11-12 et 17)

Contribution n°1

Par Alban PELLETIER - 5 Impasse Bon Accueil 14000 CAEN
Déposée le lundi 16 octobre 2023 à 11:20

Cette courte contribution pour partager l'expérience d'un usager cycliste : la construction du nouveau pont peut être l'occasion d'une vraie réflexion sur la place donnée à ce mode de transport qui est appelé à prendre de plus en plus de place dans les années à venir.

Le pont actuel est en effet loin d'être accueillant pour les cyclistes : la circulation est mélangée à celle des voitures, qui peuvent être pressées et tenter de dépasser. Le revêtement du pont est en treillis métallique, et donc rapidement glissant pour les vélos, en particulier à vélo de route, augmentant le risque de chute.

Ces deux points d'attention invitent à envisager pour le nouveau pont :

- Une voie cycliste séparée de la circulation des véhicules motorisée, avec continuité par une piste cyclable de part et d'autre (et une bonne interconnection avec la voie verte qui longe le canal, les aménagements actuels étant pour le coup satisfaisants)
- Un revêtement adapté à la circulation des cycles pour éviter les chutes.

Contribution n°2

Par Pierre-Claude Beauvois - 35 Rue Du Général Leclerc 14550
Déposée le mardi 17 octobre 2023 à 08:44

Bonjour, Je circule en 2 roues et le « grillage » qui constitue le tablier du pont actuel est vraiment très casse gueule dès qu'il fait humide ou qu'il pleut... pouvez-vous prévoir un revêtement classique? Merci!

Contribution n°4 (+circulation routière)

Par Anonyme
Déposée le mardi 17 octobre 2023 à 12:43

Je partage ici différentes vigilances à garder en tête :

- 1) Ce pont est très emprunté le matin et le soir, sur des trajets domicile-travail. Il faudra donc veiller à trouver une solution non contraignante pour toutes les personnes empruntant le pont quotidiennement (garder l'ancien pont fonctionnel ou faire les travaux pendant des périodes de vacances scolaires durant lesquelles le pont est moins fréquenté par exemple)
- 2) Circulant en vélo comme beaucoup de Colombellois, le nouveau pont doit être adapté à ce mode de transport plus économique et écologique. Le pont actuel est dangereux pour les vélos (grillage glissant, obligation d'être sur le voie voiture)

Contribution n°7

Par Bissey Dominique - 29, rue du commandant Kieffer 14880 Colleville-Montgomery
Déposée le mercredi 18 octobre 2023 à 08:47

L'ajout d'une piste cyclable sur le pont est une bonne chose. Mais il serait souhaitable d'avoir la continuité de la piste

cyclable jusqu'au plateau de Colombelles en refaisant la piste cyclable entre le pont et le plateau

Contribution n°11 (+ circulation routière)

Par Renard Jean-Pierre 27 Avenue de Bruxelles 14000 Caen
Déposée le vendredi 20 octobre 2023 à 07:24

Le rendre complètement maniable d'une part côté navigation du canal et d'autre part côté passage des camions.
Rendre sécurisé et aisé le passage des deux roues aux alentours également quant au franchissement du pont lui-même.
Lors de la fermeture temporaire du pont (passage de bateaux y compris), aviser bien en avant du pont (i. e. au niveau des carrefours d'alimentation des flux), l'information de fermeture avec affichage du temps d'attente (carrefours en particulier à l'Ouest Biéville, à l'Est Lazzaro, aussi "le tourne-à-gauche" RVI /nouveau quartier d'HSC "L' Archipel")

Contribution n°12 (+ navigation de plaisance)

Par LOUISE Thierry - 11 quai de la londe 14000 CAEN
Déposée le mardi 24 octobre 2023 à 10:12

Utilisateur régulier du pont de Colombelles actuel, il me parait important que les voies cyclables sur le futur pont soient bien séparées des voies de circulation des véhicules à moteur et que le revêtement soient lui non glissant et plus sécurisant que le grillage actuel. Il faut aussi que ces voies réservées aux vélos soient bien connectées avec les pistes cyclables qui vont vers Colombelles et vers Hérouville et le chemin de halage. Peut être réfléchir à un vrai plan de circulation vélo dans cette zone ?

Ce pont est aussi une voie de passage des bateaux vers la mer et vers le port de Caen, il est important de maintenir un fonctionnement permettant aux navires un passage simple, fréquent et régulier vers ces deux destinations.

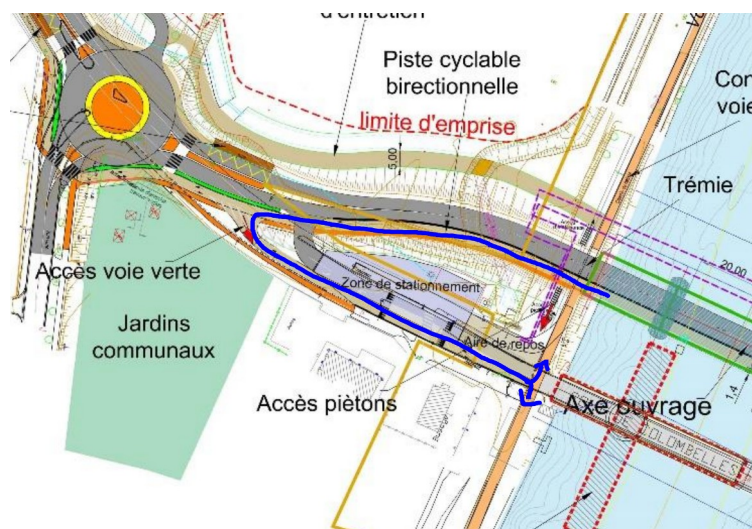
Contribution n°17

Par Aurey Xavier - 1 rue de l'Orne 14460 Colombelles
Déposée le lundi 06 novembre 2023 à 12:28

Selon le plan général du projet présenté en page 11 de la Pièce 3 "Note Présentation Non Technique", il ne semble pas que soit prévu côté Hérouville un accès cyclable direct à la voie verte depuis le pont (et inversement), comme c'est le cas actuellement (ni un accès piéton d'ailleurs).

Pour les cycliste et piétons venant de Colombelles, l'accès à la voie verte se fera par un détour de plus de 200 m (voir image ci-jointe).

Cette approche est assez peu compréhensible et mériterait d'être revue afin de favoriser les déplacements doux.



Réponse globale du maître d'ouvrage au thème liaisons douces - Contributions 1-2-4-7-11-12 et 17

Pour le thème liaisons douces, les interrogations portent sur la sécurité sur le pont, la connexion aux pistes cyclables vers Hérouville-Saint-Clair et jusqu'à Colombelles et enfin sur la connexion avec la voie verte.

L'un des objectifs du nouvel ouvrage est de favoriser les modes de déplacements doux, qu'ils soient cyclables ou piétons, et ce d'autant plus dans la perspective de la création de l'écoquartier d'Hérouville-Saint-Clair à proximité immédiate.

La réflexion lors des études de conception a porté sur la cohabitation modes doux et voie routière sur l'ouvrage apportant un maximum de sécurité pour les usagers de modes doux. Le parti architectural retenu consiste à séparer le trafic routier des modes doux. Le profil en travers sur l'ouvrage est décrit dans l'évaluation environnementale au § 2.3.4 et rappelé ci-dessous :

Le profil en travers sur l'ouvrage présentera au minimum :

- Une chaussée bidirectionnelle de 2 voies de 3,25 m de large chacune ;
- Une voie piétonne de largeur 1,40 m côté sud ;
- Une piste cyclable bidirectionnelle de 3 m de large côté sud ;
- Une voie de maintenance de largeur 0,80 m côté nord ;
- Des dispositifs de protection (retenue des véhicules) de part et d'autre des voies afin de garantir la sécurité des usagers piétons et cycles.

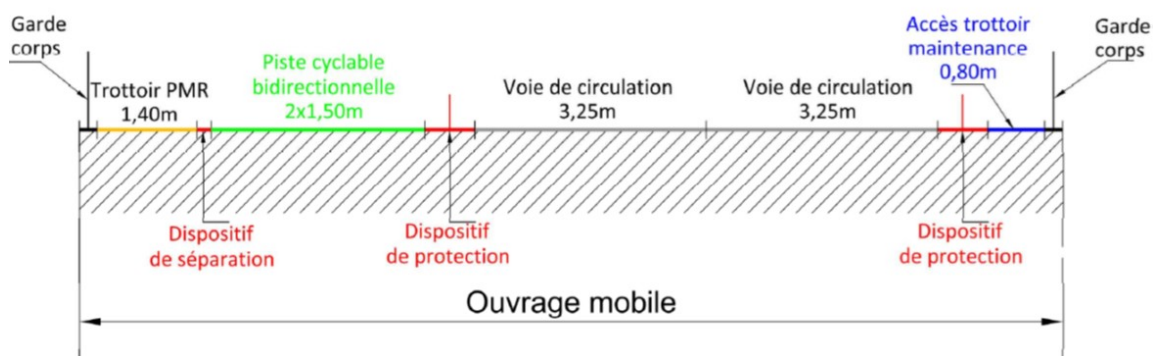


Figure 1 : Profil en travers type sur le Pont de Colombelles

Sur les voies d'accès au pont, le profil en travers retenu est décrit au paragraphe 2.4.1 de l'évaluation environnementale et rappelé ci-dessous.

Le profil en travers type des voiries de raccordement sera organisé de la manière suivante :

- accotement de 0,70 m de large ;
- trottoir de 1,40 m de large ;
- piste cyclable bidirectionnelle de 3 m de large ;
- espace dédié à l'éclairage public de 0,70 m de large ;
- chaussée bidirectionnelle de 7 m de large ;
- trottoir de 1,45 m de large ;
- risberme de 0,75 m de large.

Un éclairage public sera également présent.

Le profil en travers type est illustré sur la figure ci-dessous.

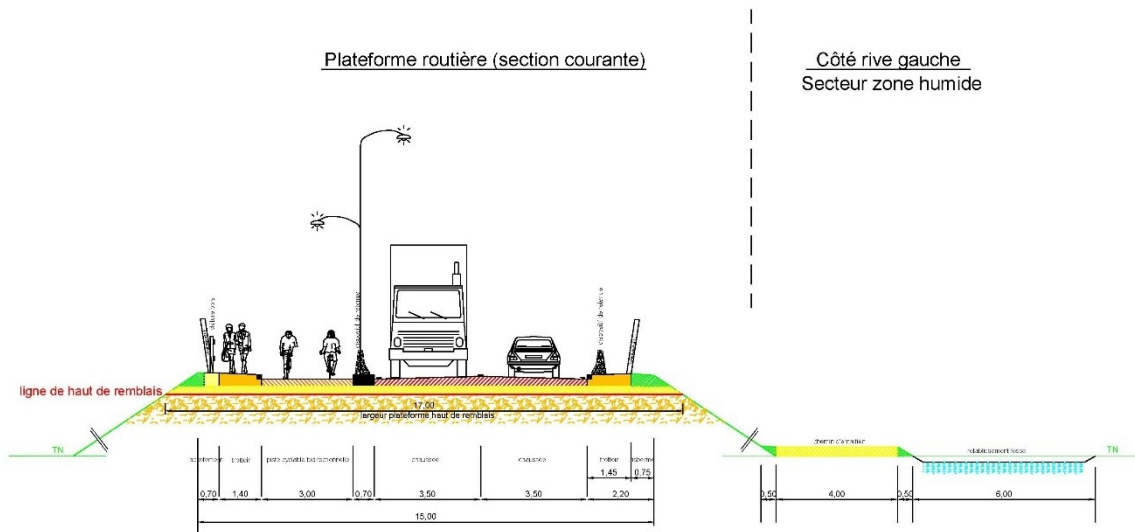


Figure 2 : Profil en travers type des voiries de raccordement au futur pont

La voie cyclable sera bidirectionnelle et séparée des voies routières par un ouvrage de protection. Les piétons auront également un cheminement spécifique. Cette configuration offre une sécurité maximale pour les usagers des modes doux.

Le tablier actuel du pont est constitué d'un caillebotis (grille métallique), très glissant par temps de pluie et donc accidentogène. Le revêtement sera donc différent. Il est prévu pour les voies douces de mettre une résine époxy adaptée aux usages.

Aux extrémités du projet, la piste cyclable bidirectionnelle sera raccordée aux différentes pistes existantes.

Côté Hérouville-Saint-Clair, un giratoire sera créé, la piste bidirectionnelle se termine à ce niveau. Les cyclistes en provenance de Hérouville-Saint-Clair (rue Verte, RD226 ou rue des Carrières) et souhaitant rejoindre Colombelles ou la voie verte empruntent la piste cyclable bidirectionnelle juste en amont du nouveau giratoire puis poursuivent sur l'ouvrage ou tournent sur la droite pour rejoindre la voie verte vers Ouistreham ou Caen.

Côté Colombelles, les cyclistes en provenance de Colombelles empruntent le giratoire et traversent la chaussée (RD226) au niveau du giratoire pour rejoindre la piste bidirectionnelle et traverser le canal. Après l'ouvrage, les usagers souhaitant rejoindre la voie verte vers Ouistreham ou Caen tournent sur la gauche sur le raccordement à la voie verte ou poursuivent vers le nouveau giratoire.

Cette solution de rétablissement garantit une sécurité maximale des usagers cycle car les croisements avec les voies routières se situent au niveau des giratoires où les véhicules ralentissent. Par ailleurs, le passage inférieur aménagé pour la voie verte permet également d'augmenter la sécurité des usagers de cycle. Le rétablissement unique vers la voie verte accroît également la sécurité en évitant les erreurs d'itinéraire.

Pour les piétons, des escaliers situés à la sortie immédiate de l'ouvrage leur permettront de ne pas faire de détour pour rejoindre la voie verte ou le futur écoquartier. Des goulottes pour les vélos permettront également aux cyclistes qui le souhaitent d'emprunter l'escalier.

Cette réflexion a également tenu compte du raccordement aux futurs aménagements mode doux prévus dans le cadre de la desserte portuaire phase 2 et de l'éco-quartier.

Le CE estime que ces éléments sont de nature à préciser les dispositifs prévus dans le projet, à informer et rassurer les usagers actuels et futurs.

Thème circulation routière 11 contributions (3-4-5-6-8-9-11-16-21-22 et 24)

Contribution n°3

Par LODS Jean Claude - 107 rue des pelerins 14990 Bernières sur mer
Déposée le mardi 17 octobre 2023 à 12:22

- 1-Ne surtout pas démanteler le pont actuel avant la mise en service du nouveau !
- 2-Avec tous les travaux effectués sur ce pont de Colombelles pourquoi ne pas le conserver uniquement pour les véhicules "légers" ce qui désengorgerait "un peu" ce secteur !
- 3-Modifier la priorité d'ouverture pour que le passage des voitures soient prioritaires aux bateaux !
- 4-Mais pourquoi donc ne pas "cloner" le viaduc de Calix pour une meilleure fluidité de la circulation qui devient extrêmement problématique dans l'agglomération !

Réponse du maître d'ouvrage - Contribution 3

- Maintien du pont pendant la durée des travaux
- Conservation du pont actuel pour les VL
- Modification de la priorité trafic maritime
- Pertinence d'un viaduc

Parmi les différents scénarios étudiés pour positionner le nouveau pont, la solution 1 proposait un remplacement en place de l'ouvrage actuel. Cette solution a rapidement été écartée compte-tenu de l'incidence potentielle sur la circulation routière de l'agglomération et par voie de conséquence sur le bruit et la pollution atmosphérique, engendrée par la suppression d'ouvrage au niveau de Colombelles pendant la durée des travaux.

La circulation routière au niveau du pont actuel sera maintenue pendant toute la durée de construction du nouvel ouvrage. Lors des travaux sur les voies de raccordement aux giratoires, la circulation sera maintenue par demi-chaussée, mais ils seront très restreints en termes de durée.

L'ouvrage actuel est en fin de vie et donne des signes importants de fatigue. Le coût d'entretien de cet ouvrage est conséquent. Même pour un usage de liaison douce des travaux très importants de restauration auraient été nécessaires. Les coûts d'exploitation et de maintenance (financés par la fiscalité locale) auraient été multipliés par deux. Pour ces raisons, il a été décidé de recycler l'ouvrage actuel et que le futur ouvrage assure l'ensemble des déplacements par modes doux et routiers.

Afin de limiter l'incidence de l'activité maritime sur les déplacements dans ce secteur du Pont de Colombelles, le nouveau pont a été rehaussé afin de permettre le passage d'un maximum d'embarcations sans ouverture du pont. Le pont actuel présente une hauteur libre entre le niveau de l'eau et le niveau sous l'ouvrage de 1.75 m, contre 4.5 m pour le futur ouvrage. Ces éléments sont décrits au

paragraphe 2.3.2 de l'évaluation environnementale.

Concernant l'hypothèse d'un viaduc, cette question a été évoquée en concertation. Les éléments de réponse sont rappelés ci-dessous :

« La possibilité de passage libre de voiliers nécessiterait un pont beaucoup plus haut, d'une douzaine de mètres au-dessus de l'eau. Pour ce qui concerne le passage libre des navires de commerce, cela demanderait la construction d'un viaduc au moins similaire au viaduc de Calix (tirant d'air admissible de 38 m). Au-delà des difficultés techniques, l'impact financier, paysager, environnemental serait spectaculairement augmenté.

Pour des questions de pente des rampes, de nature du sous-sol (lit majeur de l'Orne, très alluvionnaire et compressible), de la topographie (altimétries à quelques centaines de mètres du canal) un tunnel nécessiterait une profondeur de plusieurs mètres sous le niveau inférieur du canal et donc une emprise de plusieurs centaines de mètres. Là encore le projet serait considérablement plus coûteux et impactant.

L'opération consiste à remplacer le pont de Colombelles qui arrive en fin de vie, sans augmenter son gabarit routier. Elle ne s'inscrit pas dans un schéma de réorganisation des flux routiers de l'agglomération. Des ouvrages de franchissement, aériens ou souterrains, permettant le passage des véhicules sans interruption sont hors de proportion avec cet objectif.

Ces ouvrages sont d'une ampleur inenvisageable avec des impacts sans doute inacceptables sur l'environnement et le cadre de vie des riverains. »

Le CE apprécie les détails apportés par le maître d'ouvrage et comprend les arguments développés.

Contribution n°4 voir texte dans le thème « liaisons douces »

Réponse du maître d'ouvrage - Contribution 4

· Maintien de la circulation en phase travaux
Cf. Paragraphe 2.2, Contribution 3

Contribution n°5

Par Anonyme

Déposée le mardi 17 octobre 2023 à 13:41

La circulation aux abords du pont de Colombelle se révèle très problématique aux heures de pointe. Il est à craindre, si ce nouveau pont devient accessible aux poids lourds, que le trafic devienne épouvantable.

Réponse du maître d'ouvrage - Contribution 5

· Augmentation des difficultés de circulation avec le retour des poids lourds

Pour prolonger la durée de vie du pont actuel jusqu'à la construction d'un nouvel ouvrage, Ports de Normandie a été contraint d'y interdire temporairement la circulation des poids lourds. Les poids lourds seront à nouveau autorisés sur le nouvel ouvrage. Il faut donc s'attendre à un report du trafic poids lourds du pont de Bénouville vers le pont de Colombelles.

Les aménagements proposés vont cependant dans le sens d'une fluidification de la circulation : suppression des dos d'ânes, suppression du croisement avec la voie verte, remontée de la hauteur libre permettant le passage de petites embarcations sans ouverture du pont.

L'opération consiste à remplacer le pont de Colombelles qui arrive en fin de vie, sans augmenter son gabarit routier. Elle ne s'inscrit pas dans un schéma de réorganisation des flux routiers de l'agglomération.

Le CE comprend l'inquiétude de l'utilisateur et estime qu'une concertation est nécessaire entre les gestionnaires de voiries du secteur pour améliorer, si possible la circulation dans le secteur, d'autant que les poids lourds seront de nouveau autorisés après la mise en service du nouveau pont.

Contribution n°6

Par Anonyme

Déposée le mercredi 18 octobre 2023 à 05:15

Lorsque le pont s'ouvre pour la circulation maritime, de gros bouchons se forment jusqu'à la 4 voies de Ouistreham. C'est extrêmement dangereux. Les ouvertures de pont actuelles sont également source de stress et d'agacement. Il faut remplacer par un viaduc qui éviterait ces ouvertures inutiles et sources de dangerosité et de perte de temps. De plus un pont ouvrant nécessite plus de maintenance et une fermeture annuelle d'entretien qui perturbe l'ensemble du trafic routier de l'agglomération. Il est temps de penser à une solution pérenne, durable, permettant un trafic routier et maritime sans discontinuité. L'agglomération doit se doter d'un second viaduc, notamment en prévision des travaux sur l'actuel.

Réponse du maître d'ouvrage - Contribution 6

- Viaduc

Cf. Paragraphe 2.2, Contribution 3

Contribution n°8 (+ navigation plaisance)

Par Anonyme

Déposée le mercredi 18 octobre 2023 à 16:18

Ne pensez vous pas qu'il serait opportun de minimiser le nombre et la durée des ouvertures du nouveau pont lors des passages de bateaux ?

Pour cela le pont devrait être surélevé de manière à permettre le passage d'un maximum de bateaux sans ouverture du pont.

En plus de cette surélévation, l'ouvrage pourrait être conçu en arc pour que la hauteur soit maximale au centre du canal, permettant ainsi le passage d'un maximum d'embarcations sans empêcher la circulation routière.

Réponse du maître d'ouvrage - Contribution 8

- Minimiser les ouvertures en surélevant le pont

Afin de limiter l'incidence de l'activité maritime sur les déplacements dans ce secteur du Pont de Colombelles, le nouveau pont a été rehaussé, ce qui permet le passage d'un maximum d'embarcations sans ouverture du pont (kayak, aviron, plaisance à moteur, navette). Le pont actuel présente une hauteur libre entre le niveau de l'eau et le niveau sous l'ouvrage de 1.75 m, contre 4.5 m pour le futur ouvrage. Ces éléments sont décrits au paragraphe 2.3.2 de l'évaluation environnementale. Le projet prévoit donc une surélévation par rapport à la situation actuelle, qui permettra de limiter les ouvertures et devrait limiter les incidences sur la circulation routière.

Le CE prend note de la réponse du maître d'ouvrage qui est conforme aux éléments figurant dans le dossier.

Contribution n°9

Par Anonyme

Déposée le jeudi 19 octobre 2023 à 08:31

Privilégier le bassin de plaisance de Ouistreham (agrandissement)

Blainville pour le commerce avec les ateliers du port de Caen

Des infra-structures de liaison linéaire Lazzaro Hérouville

Posons la question et réfléchissons d'un pont fermé à la circulation des activités

Des dizaines et des dizaines de véhicules bloqués pour un petit voilier ?

L'idée d'un viaduc Beauregard Colombelles il y a plus de 30 ans était pas si mauvaise

A suivre

Réponse du maître d'ouvrage - Contribution 9

- Relocalisation des activités de plaisance et commerce en aval
- Viaduc

L'activité maritime sur le secteur amont du pont concerne la plaisance, les activités de commerce (terminal d'Hérouville) et la croisière. En outre d'autres activités dites nautiques peuvent s'y dérouler.

Le canal de Caen à la mer et ses activités maritimes sont un atout économique pour l'agglomération de Caen.

La ville et l'Agglomération Caen-Le-Mer façonnent leur identité et leur paysage sur la thématique maritime et portuaire.

Par ailleurs, le coût de relocalisation du terminal commerce d'Hérouville, mais surtout des entreprises qui en dépendent, serait très important et vraisemblablement pas supportable par l'activité.

Cf. Contribution 3

Le CE prend note de la réponse du maître d'ouvrage .

Contribution n°11 voir texte dans le thème « liaisons douces ».

Réponse du maître d'ouvrage - Contribution 11

- Prévenir de la fermeture du pont au niveau des giratoires

A l'heure actuelle, plusieurs moyens permettent de signaler la fermeture du pont. D'une part au niveau du pont, un feu tricolore avertit de la fermeture. D'autre part, une notification est envoyée par l'application Citykomi, pour les abonnés de Ports de Normandie. Enfin, un panneau à messages variables sur la RD entre Caen et Ouistreham avertit également des ouvertures.

La possibilité de la mise en œuvre de panneaux lumineux d'information de la fermeture du pont et du temps de fermeture sur les deux giratoires à l'extrémité du projet sera étudiée. Ce système permettrait aux usagers de modifier leur itinéraire en conséquence.

Rappelons également que les horaires des ouvertures de pont programmées sont disponibles sur notre site internet : <https://portsdenormandie.fr/fr/horaires-des-ouvrages/caen-ouistreham>.

Le CE prend note des moyens d'information existants et trouve intéressante l'idée de la mise en œuvre de panneaux lumineux d'information supplémentaires aux abords de l'ouvrage

Contribution n°16

Par Anonyme

Déposée le dimanche 05 novembre 2023 à 11:26

Bonjour, y aura-t-il les alertes avec l'application Citykomi comme avec le pont actuel ?

Réponse du maître d'ouvrage - Contribution 16

- Alerte Citykomi

Les alertes Citykomi seront maintenues pendant la durée des travaux et seront mises en œuvre pour le nouvel ouvrage.

Le CE prend note de la réponse du maître d'ouvrage .

Contribution n°21 (+ navigation de plaisance)

Par Anonyme

Déposée le mardi 14 novembre 2023 à 17:39

Il serait judicieux de prévoir une hauteur minimum pour que les petites embarcations puissent naviguer sans obligation d'ouverture de pont, ce qui se fait généralement aux heures de pointe et retarde les usagers de la route qui souhaitent regagner leur domicile après une journée de travail.

Réponse du maître d'ouvrage - Contribution 21

- Minimiser les ouvertures en surélevant le pont

Cf. Paragraphe 2.2, contribution 8

Contribution n°22 (+ qualité de l'air)

Par Anonyme

Déposée le mercredi 15 novembre 2023 à 22:06

Je suis habitant du bas de Colombelles. Je reconnais que le pont actuel est bruyant à cause du revêtement en plaques métalliques. J'espère que le futur revêtement sera de la même qualité que le viaduc du haut plateau, très atténuateur de bruit. Les bosses de ralentissements avant et après le pont actuel remplissent certes leur missions de réduire la vitesse des nombreux véhicules qui empruntent cette route mais elles ont le gros inconvénient de créer des bouchons et donc de créer des nuisances sonores plus longues aux heures de pointes sans compter la pollution liée aux gaz d'échappement. Afin que la circulation soit plus fluide il serait bon d'avoir une réelle réflexion sur l'utilité de ces bosses de ralentissements pour le futur pont qui à mon sens apportent plus d'inconvénients que d'avantages. D'autant que la circulation augmente sur cette route lorsque le viaduc de Calix est bouché, et on nous parle d'une fermeture du viaduc pour travaux dès l'ouverture du nouveau pont qui servira de déviation. Joyeux merdier en perspective.

Réponse du maître d'ouvrage - Contribution 22

- Revêtement moins bruyant
- Suppression des dos d'âne

La conception avec dalle orthotrope du tablier du pont permettra de considérablement diminuer la nuisance sonore par rapport au tablier actuel en supprimant les panneaux en caillebotis générateurs de bruit et de vibrations intrinsèques d'une part. Le tablier recevra ensuite une couche de roulement en résine époxy chargée de corindon (anti-dérapant). D'autre part, la partie supérieure des poutres maîtresses au-dessus de la chaussée réalisera un écran déviateur du son, vers le haut.

Les dos d'âne existants actuellement au niveau du pont, côté Hérouville-Saint-Clair, sont situés au niveau de la voie verte et permettent une sécurisation du passage des piétons et cycles empruntant la voie verte.

Le projet prévoit que la voie verte passe sous la route départementale. Il n'y aura donc plus de croi-

sement avec la voie verte. Les dos d'âne au niveau du pont seront donc supprimés.

Le CE prend note de la réponse du maître d'ouvrage .

Contribution n°24

Par Anonyme

Déposée le jeudi 16 novembre 2023 à 11:46

1 la construction devient urgentissime vu la saturation du Pegasus en raison notamment des poids lourds .

2 une fois ce nouveau pont construit il faudrait le rendre obligatoire à TOUS les poids lourds ET leur interdire le passage du Pegasus qui se détériore et dont les voies d'accès ne sont pas aménagées pour ce ballet incessant de semi-remorque .

C'est devenu infernal -polluant et dangereux particulièrement pour les cyclos car la piste se termine avant le pont ! Et ça bouche la circulation .

3 NB bcp de poids lourds évitent Calix et passent par Pegasus pour rejoindre Ouistreham ou la 4 voies Caen -ouist .

Faites les svp obligatoirement passer par le futur pont de colombelles qui sera plus large j'espère et proche de la Zi et de la 4 voies.

Réponse du maître d'ouvrage - Contribution 24

· Interdiction des PL sur le pont de Bénouville

Pour prolonger la durée de vie du pont actuel jusqu'à la construction d'un nouvel ouvrage, Ports de Normandie a été contraint d'y interdire temporairement la circulation des poids lourds. Les poids lourds seront à nouveau autorisés sur le nouvel ouvrage. Il faut donc s'attendre à un report du trafic poids lourds du Pont de Bénouville vers le pont de Colombelles.

Le CE prend note de la réponse du maître d'ouvrage .

Thème navigation de plaisance 6 contributions (8-11-12-14-15 et 21)

Contribution n°8 voir texte dans le thème « circulation routière »

Contribution n°11 voir texte dans le thème « circulation routière »

Contribution n°12 voir texte dans le thème « liaisons douces »

Contribution n°14

Par LEGRAS Jean-Luc - 26 rue des cultures 14000 Caen

Déposée le samedi 04 novembre 2023 à 14:44

Doublon avec la contribution N°15

Il serait bien de prévoir une hauteur minimum de 2 ou 3 mètres de passage sous le pont, afin de permettre aux petites embarcations nautiques la navigation sans être obligé de lever le pont.

Contribution n°15 doublon avec la contribution 14 ci dessus.

Contribution n°21 voir texte dans le thème « circulation routière »

Réponse globale du maître d'ouvrage sur le thème navigation-plaisance

- Passage des petites embarcations sans ouvrir le pont
- Priorité à la voie routière

Afin de limiter l'incidence de l'activité maritime sur les déplacements dans ce secteur du Pont de Colombelles, le nouveau pont a été rehaussé afin de permettre le passage d'un maximum d'embarcations sans ouverture du pont. Le pont actuel présente une hauteur libre entre le niveau de l'eau et le niveau sous l'ouvrage de 1.75 m contre 4.5 m pour le futur ouvrage. Ces éléments sont décrits au paragraphe 2.3.2 de l'évaluation environnementale. Le projet prévoit donc une surélévation par rapport à la situation actuelle, qui permettra de limiter les ouvertures et devrait limiter les incidences sur la circulation routière.

Le principe de la liaison maritime de Caen à la mer est effectivement un régime de priorité donné à la navigation. Cela vient du fait que l'accès au canal est conditionné par la marée et la météo, et qu'il n'est pas envisageable de stopper les navires en transit.

Cf. § 2.2.7 contribution 9.

Le CE prend note de la réponse du maître d'ouvrage qui confirme que la hauteur du futur ouvrage permettra le passage de petites embarcations sans ouvrir le pont, ce qui répond bien aux préoccupations exprimées. La priorité de la circulation maritime est expliquée et réaffirmée.

Thème nuisances sonores 3 contributions (19-22 et 23)

Contribution n°19

Par Pinthier Fabrice - 8 rue Edouard Vaillant 14460 Colombelles
Déposée le vendredi 10 novembre 2023 à 17:03

Le nouveau pont dit de Colombelles bénéficie d'une réhausse afin d'avoir un tirant d'air favorable aux passages de plus de bateaux. De facto le bruit de la circulation sera plus facilement diffusé sur le bas de Colombelles, rue de la République, rue Monin, rue Pasteur.

Un dispositif anti bruit est-il envisagé ?

Réponse du maître d'ouvrage - Contribution 19

- Incidences du projet sur le bruit Rue de La République, rue Monin et rue Pasteur

Les éléments relatifs à l'acoustique sont disponibles dans l'évaluation environnementale § 4.9 et § 5.4.3.3.

Sur les rues citées, seul le début de la rue de la République à proximité du projet est couvert par la modélisation acoustique. Les rues Pasteur et Monin sont situées en dehors du périmètre de la modélisation car plus éloignées du projet.

A l'état initial, la rue de la République présente des niveaux acoustiques compris entre 50 et 55 DBA, soit une ambiance sonore modérée, en période diurne et inférieur à 50 DBA en période nocturne. A l'état projet, les ambiances sonores au niveau de la République sont inchangées et restent modérées.

Le CE prend note de la réponse du maître d'ouvrage. Il comprend l'inquiétude des riverains et recommande le respect des engagements pris en matière de suivi et de réduction éventuelle des nuisances sonores.

Contribution n°22 voir texte dans le thème « circulation routière »

Réponse du maître d'ouvrage - Contribution 22

Cf. Paragraphe 2.2.11

Contribution n°23 (+ qualité de l'air)

Par LELIEVRE Catherine - 351 RUE VERTE 14200 HEROUVILLE SAINT CLAIR

Déposée le jeudi 16 novembre 2023 à 00:10

Bonjour,

En tant que riverain de la rue Verte à Hérouville Saint Clair, j'attends de vraies mesures concernant le bruit, mais aussi la qualité de l'air et que des mesures soient prises en compte pour préserver notre santé ?

Sur le fichier suivant :

COLOMBELLES - AE - PIÈCE 8 - RÉPONSE À LA DEMANDE COMPLÉMENT - PARTIE 1

Page 77 : 7 Les enseignements pour le maître d'ouvrage

Après avoir apporté les réponses aux interrogations du public, Ports de Normandie a tiré les enseignements suivants pour le projet :

La nécessité d'un nouvel ouvrage et le choix de son emplacement ne sont pas mis en cause.

Les préoccupations exprimées lors de la concertation portent majoritairement sur la prévention des nuisances acoustiques et la bonne intégration des mobilités douces.

Concernant le premier point, il apparaît que cette préoccupation va au-delà du seul projet de remplacement du pont qui ne peut être considéré à l'origine des nuisances. Elle concerne les nuisances constatées actuellement par les riverains de la RD 226 et du secteur de la voie verte et de leur évolution supposée en raison des projets d'urbanisation du secteur et de développement du réseau de voirie.

Le maître d'ouvrage se coordonnera avec les collectivités concernées pour que des réunions avec les riverains puissent se tenir pour étudier plus spécifiquement les réponses à apporter à cette problématique.

Question : Des réunions avec les riverains seront-elles organisées avant le lancement des travaux ?

PAGE 76 :

COLOMBELLES - AE - PIÈCE 8 - RÉPONSE À LA DEMANDE COMPLÉMENT - PARTIE 1

6.2 Les nuisances créées par le projet

6.2.1 La maîtrise des nuisances acoustiques engendrées par le projet et le trafic sur la RD 226.

Pour ce qui est des nuisances sonores dues à une éventuelle augmentation du trafic et au retour sur cet axe des plus de 7,5 tonnes, les collectivités s'engagent à analyser et à suivre leur évolution, en y apportant des remèdes si nécessaire, mais elles ne sont pas directement liées à l'opération de remplacement de l'ouvrage de franchissement de l'Orne et dépassent donc le cadre de l'opération.

6.2.2 L'impact du projet sur la qualité de l'air

L'opération consiste à remplacer le pont de Colombelles qui arrive en fin de vie, sans augmenter sa capacité routière. L'opération de remplacement du pont ne peut être considérée comme étant à l'origine de l'augmentation du trafic qui résulterait plutôt de l'urbanisation du secteur, et de l'amélioration du réseau viaire. L'évolution de la qualité de l'air associée à l'opération sera évaluée lors de l'étude d'impact.

Question : Par quel moyen, serons-nous informés du résultat des études sur les nuisances acoustiques et la qualité de l'air relatives à l'augmentation du trafic routier ?

Par ailleurs, l'insertion au rond point à partir de la rue Verte sera difficile. Contrairement au rond-point, le carrefour à sens giratoire comporte des panneaux « Cédez le passage » à l'entrée de l'intersection. Cela serait-il envisageable ?

Pour finir, la création d'une passerelle sur l'aire de pique-nique rue Verte à la voie verte a été validée par le Port de Normandie, lors de la dernière réunion à la mairie d'Hérouville Saint Clair. A défaut de compte-rendu de réunion, la passe-

relle sera-t-elle bien prévue dans le projet global d'aménagement des abords du nouveau pont de Colombelles ?

Merci pour votre retour,
Cordialement.

Réponse du maître d'ouvrage - Contribution 23

- Moyens de transmission des résultats sur les études air et bruit
- Réunions des riverains avant travaux
- Insertion de la rue Verte sur le giratoire
- Passerelle de la rue verte à la voie verte

Les riverains du projet seront régulièrement tenus informés de l'avancement du projet et des travaux. Le plan de communication à destination spécifique de ce public est en cours d'élaboration. Il pourra prendre la forme d'une lettre d'information, de flyers déposés dans les boîtes à lettre ou de réunions spécifiques.

A l'issue de la concertation, les collectivités se sont engagées à analyser et à suivre les évolutions du trafic et de l'incidence acoustique, en y apportant des remèdes si nécessaire, mais elles ne sont pas directement liées à l'opération de remplacement de l'ouvrage de franchissement du canal et dépassent donc le seul cadre de l'opération. A ce stade, les modalités de transmission de ces résultats n'ont pas été définies.

L'aménagement d'un rond – point à l'intersection de la RD 226, de la rue verte et de la rue des carrières va permettre de fluidifier et sécuriser les échanges à ce carrefour dangereux.

La passerelle évoquée concerne le passage au-dessus du fossé de ligne. Les services techniques de la ville d'Hérouville-Saint-Clair sont en charge de sa mise en œuvre.

Pour les questions de qualité d'air et d'acoustique cf. paragraphe 2.4, contributions 19, 22 et paragraphe 2.6.

Le CE prend note et apprécie la précision des réponses du maître d'ouvrage qui sont conformes aux engagements pris pendant la phase de concertation préalable et qui doivent permettre de rassurer les habitants du secteur.

Thème paysage 1 contribution (13)

Contribution n°13

Par Anonyme
Déposée le mercredi 25 octobre 2023 à 14:49

Bonjour, peut on espérer que ce nouvelle ouvrage soit tourné vers le futur ?! réglant les nombreux points majeurs, cité dans les contributions.

PS: Je souhaiterais qu'il soit "plus ouvert sur son environnement" conçu pour pouvoir apprécier la traversée du canal, ce qui n'est pas possible actuellement.

Réponse du maître d'ouvrage - Contribution 13

L'ouvrage retenu a été présenté par un communiqué de presse en date du 7 octobre 2022.

Les raisons qui ont guidé le choix des élus de Ports de Normandie sont en autres la qualité architec-

turale de l'ouvrage. La structure de l'ouvrage est légère et aérée. Elle offre des vues sur le canal et une intégration harmonieuse dans le paysage. La structure du tablier est identique sur la travée mobile et la travée fixe ce qui génère un ensemble homogène. Le profil en long de l'ouvrage est relativement plat améliorant ainsi l'usage des piétons et cyclistes. La longueur de l'ouvrage permet d'assurer la continuité des promenades et du chemin de halage au bord du canal sur les deux berges. Enfin, le poste de commande, recouvert d'un bardage en bois, est intégré de façon discrète dans le paysage.



Le CE prend note de la réponse du maître d'ouvrage .

Thème qualité de l'air 2 contributions (22 et 23)

Contribution n°22 voir texte dans le thème « circulation routière »

Contribution n°23 voir texte dans le thème « nuisances sonores »

Réponse du maître d'ouvrage aux contributions 22 et 23

L'évaluation environnementale traite des incidences du projet sur la qualité de l'air au paragraphe 5.4.3.1. Les conclusions sont rappelées ci-dessous :

« Nous constatons qu'aucun polluant ne dépasse une valeur limite ou objectif de qualité. De manière générale, nous remarquons des baisses des concentrations maximales pour la situation future comparée à la situation actuelle. Les baisses les plus fortes concernent les composés orga-

niques volatils (COV), le Nox et le NO2 et le monoxyde de carbone (CO). Un polluant enregistre une forte augmentation, il s'agit du dioxyde de soufre SO2.

Cette évolution à la baisse des concentrations maximales est logique du fait de la prise en compte de l'amélioration du parc roulant entre la situation actuelle (2016) et la situation future (2036) qui compensera l'augmentation globale du trafic dans la zone. »

Le CE prend note de la réponse du maître d'ouvrage .

Thème eau potable 1 contribution (20)

Contribution n°20

Par Syndicat Eau du Bassin Caennais - 16 rue Rosa Parks 14027 CAEN Cedex 9
Déposée le mardi 14 novembre 2023 à 09:30

Bonjour,

Votre projet prévoit la conservation de la canalisation d'eau potable par le biais de la création d'une dalle de répartition sur la canalisation au droit des futurs rechargements complété par la pose d'un fourreau, et par la création d'un merlon au droit de la zone de compensation humide créée par décaissement du terrain (p 411 du rapport).

Cependant, le dimensionnement de la dalle n'est pas mentionné. Cet élément nécessiterait une précision lors de l'étude.

De plus, vous précisez que ces travaux seraient envisagés par le gestionnaire du réseau. Or le syndicat n'a pas prévu de réaliser ces travaux et vous a transmis ces préconisations dans le but que vous les mettiez en œuvre dans votre projet pour préserver la conduite.

Il est donc nécessaire de préciser également qui aura la maîtrise d'ouvrage de ces travaux.

Le principe de conservation est bien précisé sur la rive coté Renault Trucks. Ce principe est-il appliqué sur la rive opposée ?

Le tracé de la canalisation issu des plans fournis par le Syndicat à Ports de Normandie sera-t-il confirmé par des détectations complémentaires ou sondages ?

Vous allez également créer des aménagements (duc d'albe) par vibrofonçage. Avez-vous regardé l'incidence de cette technique sur les canalisations existantes, notamment le passage sous le canal des deux conduites en PEHD ?

Enfin pouvez-vous préciser jusqu'à quelle profondeur le tassement différentiel issu du rechargement a un impact, notamment si cela concerne le lit de pose de la canalisation situé à une profondeur comprise entre 1m30 et 1m80 ?

Cordialement

Réponse du maître d'ouvrage - Contribution 20

Les échanges menés avec le syndicat, lors des études préalables, ont conduit à maintenir le réseau AEP rive droite en place et prévoir un ouvrage de protection de cette conduite.

Ces travaux seront réalisés par le groupement Eiffage, sous la maîtrise d'ouvrage Ports de Normandie, en respectant les prescriptions transmises par Caen la Mer et intégrées au programme, conformément au courrier du 1er mars 2022 (cf. Pièce 8 du dossier d'enquête publique).

Les études de définition en sont désormais au stade PROjet et les caractéristiques techniques de cet ouvrage sont définies. Le réseau d'eau potable présent en rive droite sera protégé par la mise en place d'une demi-coquille DN1000 positionnée par-dessus la canalisation existante sous l'emprise du tracé et des remblais. En extrémité, la pose de dalles de répartition positionnées au niveau du TN

assurera la protection. Ports de Normandie échangera de nouveau sur les éléments techniques prévus à l'issue de la validation du dossier PRO.

Concernant la reconnaissance de la conduite, les inspections complémentaires ont eu lieu en décembre 2020, par reconnaissances à la pelle afin de localiser la génératrice supérieure de la conduite en planimétrie et altimétrie.

Concernant les incidences du vibro fonçage et des tassements différentiels sur la conduite, le groupement doit dans sa conception préserver l'intégrité structurelle de ce réseau. Ces éléments pourront être discutés avec plus de précision, lors des prochains échanges avec le syndicat, à l'issue de la validation du dossier PRO.

Le CE prend note de la réponse du maître d'ouvrage qui répondent aux questions posées.

8.2 Les observations de la MRAe

Le commissaire enquêteur a indiqué au maître d'ouvrage qu'il pouvait profiter du mémoire en réponse au PVS pour compléter ses réponses à l'avis de la MRAe s'il le jugeait nécessaire.

Le CE prend note que le maître d'ouvrage n'a pas jugé nécessaire de le faire.

8.3 Les observations des services

8.3.1 L'avis de la Commission Locale de l'Eau

Dans son avis du 19 janvier 2023 la CLE du SAGE indique ne pas être pas en mesure de rendre des avis officiels compte tenu du non renouvellement de ses membres.

L'avis de principe est favorable si « toutes les caractéristiques présentées dans le dossier d'autorisation environnementale sont respectées ».

Question 1: pourriez vous confirmer que les caractéristiques présentées dans le projet sont inchangées, au moins pour les thèmes qui concernent la CLE?

Réponse du maître d'ouvrage

Les caractéristiques du projet restent inchangées pour les thématiques traitées par la CLE.

Le CE prend note de la réponse du maître d'ouvrage .

8.3.2 L'avis du Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel de Normandie (CSRPN)

Le CSRPN a émis un avis favorable et a ajouté que les mesures proposées lui paraissent adaptées aux enjeux de restauration et qu'elles devront être gérées sur le long terme.

Néanmoins l'expert faune du CSRPN a fait remarquer « que le domaine des habitats aquatiques et

des espèces inféodées du canal n'est pas évoqué, même s'il n'existe pas à priori d'incidences notables ». Il s'étonne aussi « que le campagnol amphibie, bien présent en basse vallée de l'Orne n'ait pas été détecté ».

Question 2: Pourriez vous répondre aux deux remarques exprimées ?

Réponse du maître d'ouvrage

Les éléments Eaux superficielles aux abords du projet sont le canal d'une part et le fossé de ligne d'autre part. Le premier est un ouvrage de navigation dont les entrées et sorties d'eau sont gérées par des ouvrages de régulation, peu franchissables. Les échanges avec l'Orne ou la mer ne peuvent donc être qu'accidentels et la présence des espèces piscicoles rencontrées dans l'Orne est peu probable. Néanmoins, le dossier prévoit une progression dans le démarrage des travaux de façon à faire fuir les éventuels poissons présents.

Le fossé de ligne est quant à lui un ouvrage de gestion des eaux pluviales des bassins versants ouest du canal, également gérés par de nombreux ouvrages hydrauliques tels que vannes, siphons... Il a donc été considéré comme tel. Cependant, le dossier prévoit que les mesures prises sur les fossés de la zone humide (pêche avant travaux) soient étendues au fossé de ligne.

Pour les inventaires de la faune, plusieurs passages ont été effectués, à différentes périodes de l'année. L'Orne et ses berges n'ont pas été incluses au périmètre des inventaires car le projet n'intercepte pas ces milieux. Le campagnol amphibie n'a pas été mis en évidence lors des campagnes. Les habitats favorables au campagnol sont des secteurs de marais, fossé ou cours d'eau aux berges meubles et non inondées en hiver. En rive gauche, la zone de prairies humides et de fossés est inondée en hiver par remontée de nappe. C'est également un secteur peu ou pas connecté avec d'autres habitats favorables. Ces deux éléments pourraient expliquer son absence. Notons enfin, que les inventaires menés dans le cadre de la ZAC d'Hérouville n'ont pas mis en évidence sa présence, malgré un inventaire sur l'Orne.

Le CE prend note de la réponse du maître d'ouvrage .

8.4 Les questions du commissaire enquêteur

Le PVS comportait sept questions ou demandes d'informations complémentaires posées par le commissaire enquêteur. Les questions et les réponses apportées par le maître d'ouvrage dans son mémoire en réponse sont reprises intégralement ci dessous, suivies éventuellement d'un commentaire du CE .

Question CE1 :

la liste des pièces présentées à l'examen de l'autorisation environnementale ne figure pas au dossier. L'analyse de ce dernier permet d'estimer que le dossier comportait les pièces 1 à 6. Pourriez vous confirmer ?

Réponse du maître d'ouvrage

L'examen du dossier d'évaluation environnementale a porté sur les pièces : 1 à 6. A l'issue de cet examen, sur demande des services instructeurs, les compléments de la pièce 8 ont été apportés (3 parties).

Le CE prend note de la réponse du maître d'ouvrage.

Question CE2 :

Les ouvrages d'infrastructures aux abords des monuments historiques sont soumis à déclaration préalable (article R421-10 du code de l'urbanisme).

Le projet est situé dans le périmètre de protection des monuments historiques de l'église d'Hérouville Saint Clair, il relève donc de cette réglementation qui ne peut pas être intégrée dans l'AE mais doit néanmoins être menée.

Cette procédure n'a pas été listée dans les autorisations nécessaires pour réaliser le projet comme le prévoit l'alinéa 6 de l'article R123-8 du code de l'environnement relatif à la composition du dossier d'enquête publique.

Avez vous bien prévu de faire cette déclaration?

Réponse du maître d'ouvrage

L'avis de l'Architecte des Bâtiments de France a été sollicité sur ce projet. Une déclaration préalable sera déposée auprès des services de l'urbanisme d'Hérouville Saint Clair. Une réunion d'échanges préalables sur ce dossier a eu lieu le 4 décembre 2023 avec le service urbanisme de la ville d'Hérouville-Saint-Clair.

Le CE prend note de la réponse du maître d'ouvrage.

Question CE3 :

Pouvez vous rappeler l'historique de la réflexion sur le devenir de l'ouvrage qui a abouti à la décision de le remplacer. ?

Réponse du maître d'ouvrage sous forme du tableau ci dessous

1959	Construction
2008	Travaux sur les fondations
2016	Changement du vérin
mars 2017	Décision de l'opération de remplacement
janvier 2019	Choix du scénario
novembre 2022	Choix de l'entreprise de conception-réalisation
2023-2024	Etudes techniques et dossier réglementaire
Sept 2024	Démarrage des travaux (sous réserve de la fin des travaux sur le chauffage urbain)
Fin 2025	Mise en service du nouveau pont
2026	Démantèlement de l'ancien pont et mise en oeuvre des mesures compensatoires

Le CE prend note de la réponse du maître d'ouvrage .

Question CE4 :

Le planning prévisionnel des travaux qui figure à la page 50 de la pièce 3 (évaluation environnementale) prévoit un début de période de préparation en juillet 2023. Pourriez vous fournir un plan-

ning actualisé, tenant compte du décalage de l'enquête publique et indiquant la date de mise en service prévisionnelle du futur ouvrage ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le démarrage des travaux est prévu en septembre 2024, sous réserve de l'achèvement des travaux sur le chauffage urbain à cette date.

Les grandes étapes du planning envisagé à ce jour sont les suivantes :



Le CE prend note et apprécie la réponse du maître d'ouvrage qui permet d'avoir un planning cohérent avec la procédure d'enquête publique.

Question CE5 :

En référence à l'article R181-13 du code de l'environnement, le dossier comprend un point sur l'acquisition de parcelles nécessaires à la réalisation du projet :

- Renault Trucks (partie de la BZ27)
- ville d'Hérouville Saint Clair (CA22, BZ31 et parcelle non cadastrée du domaine communal)
- conseil général du Calvados (rétrocession d'une partie du domaine public routier départemental).

Les accords de principe des différents services datent de 2021 et 2022.

Afin de faciliter la compréhension du dossier, pourriez vous fournir un plan d'ensemble de l'emprise du projet, portant les limites, les références des parcelles et leur situation patrimoniale à ce jour, ainsi que l'avancement des procédures engagées ?

La maîtrise foncière complète des terrains sera t-elle effective pour le démarrage des travaux ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le plan d'ensemble des parcelles est disponible en annexe.

L'emprise du projet intercepte des parcelles cadastrées et des parcelles non cadastrées.

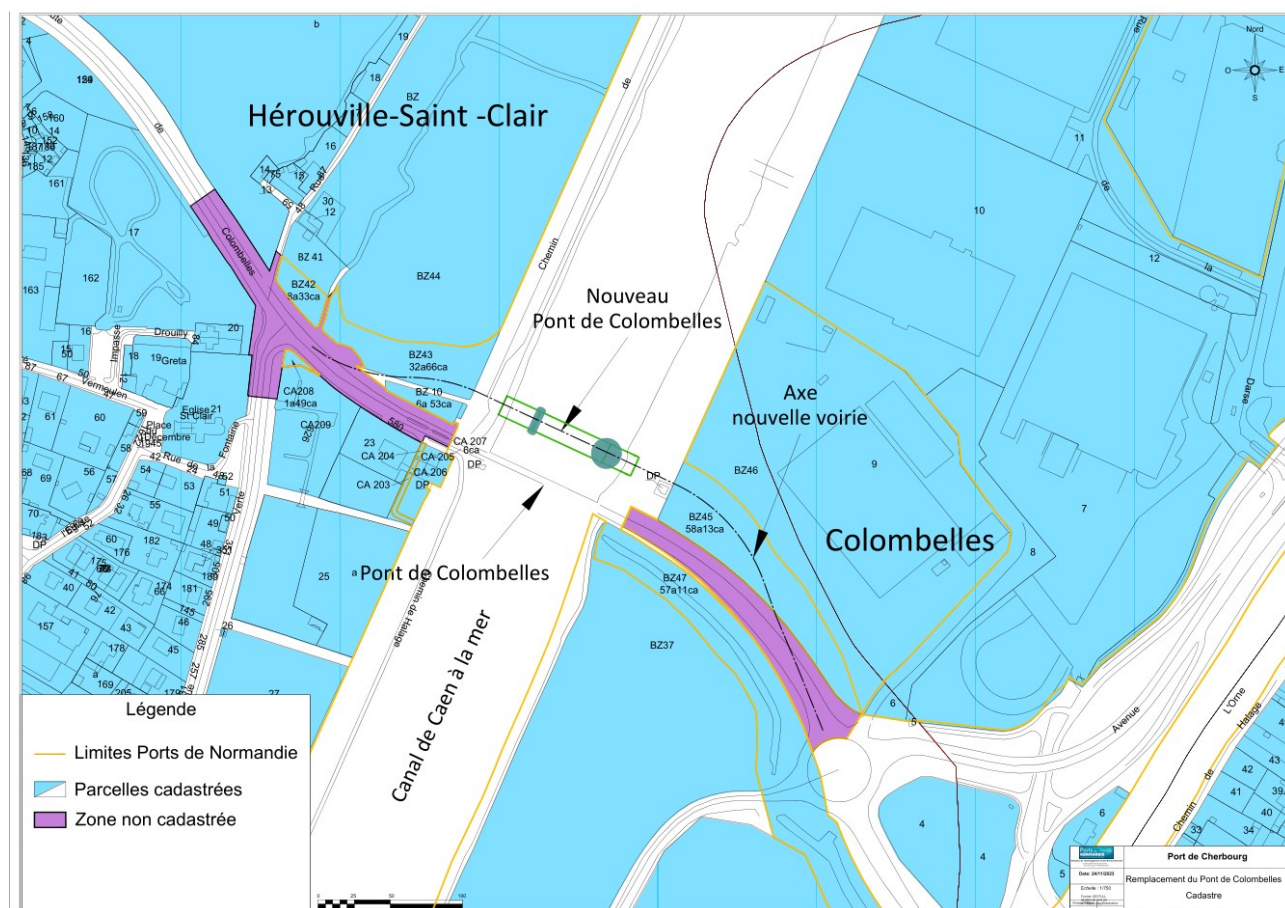
Les parcelles cadastrées sont les suivantes :

BZ42	833 m ²
BZ43	3 266 m ²
CA208	149 m ²
BZ45	5 813 m ²
BZ10	653 m ²
BZ47	5 711 m ²

A ce stade du projet, les parcelles cadastrées ont été acquises à l'amiable. Ports de Normandie a donc la maîtrise foncière des parcelles cadastrées.

Pour les parcelles non cadastrées du domaine public (département et commune d'Hérouville-Saint-Clair), les échanges parcellaires auront lieu à l'issue des travaux, en fonction des domaines de compétence de chacun.

Les collectivités concernées ont pris ou prendront une délibération pour l'autorisation de réaliser les travaux.



Le CE apprécie la précision des informations fournies. Elles permettent d'estimer que conformément aux dispositions de l'article R 181-13 du code de l'environnement ; le maître d'ouvrage est propriétaire du terrain ou qu'il dispose du droit d'y réaliser son projet.

Question CE6 :

Les travaux de transfert du chauffage urbain d'Hérouville Saint Clair sont en cours. La zone humide existante paraît fortement impactée par ces travaux . Est ce que les impacts résiduels générés par ce chantier seront absorbés par les mesures notamment compensatoires prévues dans ce secteur ?

Réponse du maître d'ouvrage

Les travaux sur le réseau de chauffage urbain se situent dans l'emprise des travaux prévus dans le cadre du remplacement du pont, emprise qui ouvre lieu à compensation au travers des mesures MC1 et MC2.

Le CE prend note de la réponse du maître d'ouvrage .

Question CE 7 :

Lors de la phase amont, les services instructeurs ont signalé que la demande d'AE devait mentionner l'ensemble des rubriques IOTA concernées par le projet. Cette remarque portait notamment sur deux rubriques :

- rubrique 1.3.1.0 - prélèvement dans la nappe (régime de la déclaration)
- rubrique 1.1.1.0 - surveillance nappe souterraine (régime non précisé)

Dans sa réponse, « Ports de Normandie » a confirmé que le projet était effectivement concerné par ces deux rubriques et qu'il était donc nécessaire qu'elles soient visées.

Pourriez vous expliquer pourquoi la demande d'AE (pièce 2 du dossier) ne mentionne pas ces rubriques ?

Réponse du maître d'ouvrage

Les pièces initiales du dossier n'ont pas été modifiées mais complétées. Ces rubriques sont bien visées, au travers des compléments apportées.

En résumé, les rubriques suivantes sont visées :

RU-BRIQUE	INTITULE	REGIME
1.1.1.0	Sondage, forage, y compris les essais de pompage, création de puits ou d'ouvrage souterrain, non destiné à un usage domestique, exécuté en vue de la recherche ou de la surveillance d'eaux souterraines ou en vue d'effectuer un prélèvement temporaire ou permanent dans les eaux souterraines, y compris dans les nappes d'accompagnement de cours d'eau (D).	Déclaration (3 piézomètres en phase travaux)
1.3.1.0	À l'exception des prélèvements faisant l'objet d'une convention avec l'attributaire du débit affecté prévu par l'article L. 214-9, ouvrages, installations, travaux permettant un prélèvement total d'eau dans une zone où des mesures permanentes de répartition quantitative instituées, notamment au titre de l'article L. 211-2, ont prévu l'abaissement des seuils : 1° Capacité supérieure ou égale à 8 m ³ / h (A) ; 2° Dans les autres cas (D).	Déclaration (Rabattement de nappe en phase travaux : 7,9 m ³ /h)

RU-BRIQUE	INTITULE	REGIME
3.3.1.0	Assèchement, mise en eau, imperméabilisation, remblais de zones humides ou de marais, la zone asséchée ou mise en eau étant : 1° Supérieure ou égale à 1 ha (A) ; 2° Supérieure à 0,1 ha, mais inférieure à 1 ha (D).	Déclaration (0,345 ha)
4.1.2.0	Travaux d'aménagement portuaires et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une incidence directe sur ce milieu : 1° D'un montant supérieur ou égal à 1 900 000 euros (A) ; 2° D'un montant supérieur ou égal à 160 000 euros mais inférieur à 1 900 000 euros (D).	Autorisation (19 300 000 euros)

Le CE prend note de la réponse du maître d'ouvrage et souligne l'importance d'une liste exhaustive des rubriques IOTA concernées par le projet.

Annexes :

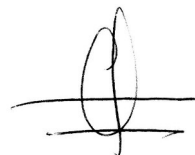
- N°1 PVS
- N°2 mémoire en réponse du maître d'ouvrage

Pièces jointes uniquement pour le dossier de l'autorité organisatrice

- un dossier mis à disposition du public et trois registres de l'enquête.
- PJ N°1 copies des insertions dans la presse
- PJ N°2 constat de huissier pour l'affichage
- PJ N°3 plan de communication du maître d'ouvrage

Le présent rapport, est remis ce jour, contre récépissé au représentant de l'autorité organisatrice (Préfecture - DDTM), il est accompagné de ses annexes et pièces jointes énumérées ci dessus.

Fait à Bretteville sur Odon le 15 décembre 2023



F. Chevalier

Copie du présent rapport et des conclusions et avis est transmise à M. le Président du Tribunal administratif de Caen.