

PORT DE CAEN-OUISTREHAM

DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE UNIQUE POUR LE REEMPLACEMENT DU PONT DE COLOMBELLES

Précisions suite au procès-verbal de synthèse de l'enquête
publique du 24 novembre 2023



SOMMAIRE

1	Préambule.....	4
2	Réponses aux questions du public.....	4
2.1	Thème liaisons douces - Contributions 1-2-4-7-11-12 et 17.....	4
2.2	Thème circulation routière – Observation 1 et Contributions 3-4-5-6-8-9-11-16-21-22 et 24.....	6
2.2.1	Observation N°1.....	6
2.2.2	Contribution 3.....	6
2.2.3	Contribution 4.....	7
2.2.4	Contribution 5.....	7
2.2.5	Contribution 6.....	7
2.2.6	Contribution 8.....	8
2.2.7	Contribution 9.....	8
2.2.8	Contribution 11.....	8
2.2.9	Contribution 16.....	8
2.2.10	Contribution 21.....	8
2.2.11	Contribution 22.....	8
2.2.12	Contribution 24.....	9
2.3	Thème navigation-plaisance.....	9
2.4	Thème nuisances sonores.....	9
2.4.1	Contribution 19.....	9
2.4.2	Contribution 22.....	9
2.4.3	Contribution 23.....	10
2.5	Thème paysage – Contribution 13.....	10
2.6	Thème qualité de l'air – Contributions 22 et 23.....	11
2.6.1	Contributions 22 et 23.....	11
2.7	Thème eau potable – Contribution 20.....	11
3	Observations des services.....	12
3.1	Avis de la Commission Locale de l'Eau.....	12
3.1.1	Question 1.....	12
3.2	Avis du CSRPN.....	12
3.2.1	Question 2.....	12
4	Réponses aux questions de la Commissaire Enquêtrice.....	12
4.1	Question CE1.....	12
4.2	Question CE2.....	12
4.3	Question CE3.....	13



4.4	Question CE4.....	13
4.5	Question CE5.....	14
4.6	Question CE6.....	14
4.7	Question CE7.....	15
5	Annexe : cartographie du parcellaire.....	15

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 :	Profil en travers type sur le Pont de Colombelles.....	5
Figure 2 :	Profil en travers type des voiries de raccordement au futur pont.....	5



1 PRÉAMBULE

Le 24 novembre 2023, Madame la Commissaire Enquêtrice a remis à Ports de Normandie, le procès-verbal de synthèse de l'enquête publique du remplacement du Pont de Colombelles.

Outre une partie concernant le déroulement de l'enquête, le procès-verbal recense les observations émises par le public et formule les interrogations de la Commissaire Enquêtrice au maître d'ouvrage.

Le présent document constitue le mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse.

A la lecture du procès-verbal, huit thématiques ont été identifiées et regroupent les différentes contributions et/ou questions du public. En outre, la commissaire enquêtrice a également formulé ses interrogations. Ce document apporte des précisions aux différentes questions formulées selon la structure adoptée dans le PVS.

2 RÉPONSES AUX QUESTIONS DU PUBLIC

2.1 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.



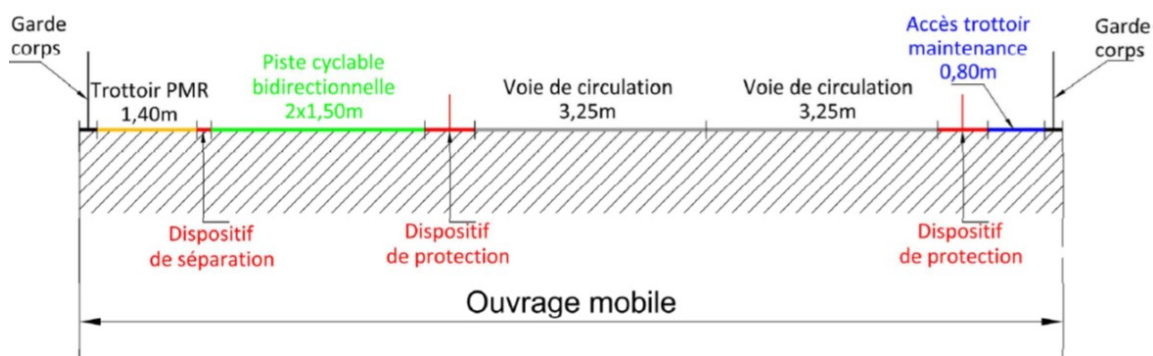


Figure 1 : Profil en travers type sur le Pont de Colombelles

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 7m 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.

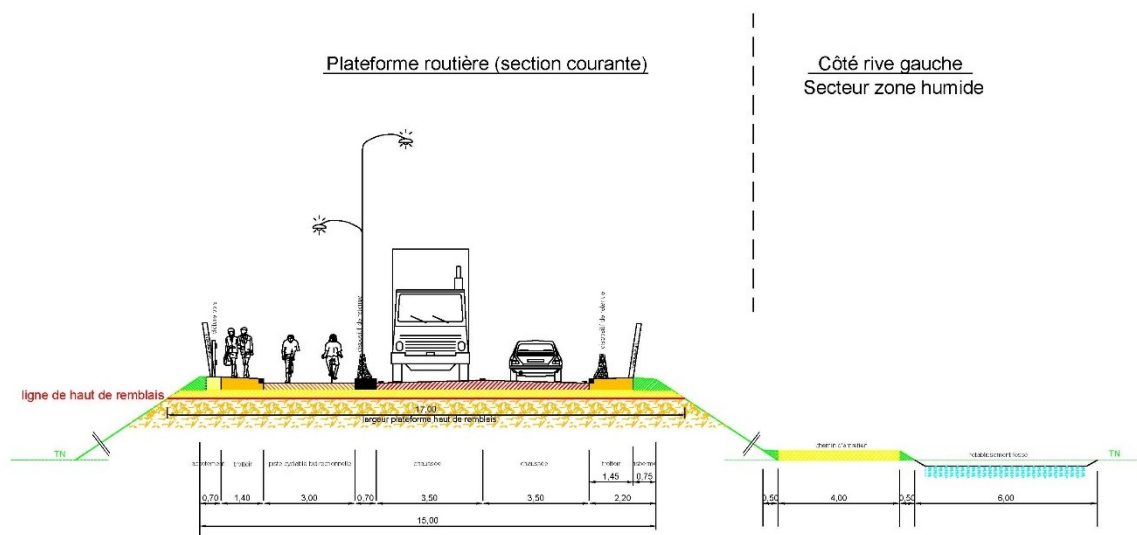


Figure 2 : Profil en travers type des voiries de raccordement au futur pont

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.

2.2 THÈME CIRCULATION ROUTIÈRE – OBSERVATION 1 ET CONTRIBUTIONS 3-4-5-6-8-9-11-16-21-22 ET 24

2.2.1 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'aggraverait pas la situation.

2.2.2 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. »

2.2.3 Contribution 4

- *Maintien de la circulation en phase travaux*

Cf. Paragraphe 2.2, Contribution 3

2.2.4 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.



2.2.5 Contribution 6

- *Viaduc*

Cf. Paragraphe 2.2, Contribution 3

2.2.6 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.

2.2.7 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

2.2.8 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>.

2.2.9 Contribution 16

- *Alerte Citykomi*

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

2.2.10 Contribution 21

- *Minimiser les ouvertures en surélevant le pont*

Cf. Paragraphe 2.2, contribution 8



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

2.2.12 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.

2.3 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.

2.4 THÈME NUISANCES SONORES

2.4.1 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.



2.4.2 Contribution 22

Cf. Paragraphe 2.2.11

2.4.3 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.

2.5 THÈME PAYSAGE – 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 architecturale 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.





2.6 THÈME QUALITÉ DE L'AIR – CONTRIBUTIONS 22 ET 23

2.6.1 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 organiques 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. »

2.7 THÈME EAU POTABLE – 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 1^{er} 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 vibrofonçage et des tassements différentiels sur la conduite, le groupement doit dans sa conception préserver l'intégrité structurale 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.

3 OBSERVATIONS DES SERVICES

3.1 AVIS DE LA COMMISSION LOCALE DE L'EAU

3.1.1 Question 1

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

3.2 AVIS DU CSRPN

3.2.1 Question 2

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.

4 RÉPONSES AUX QUESTIONS DE LA COMMISSAIRE ENQUÊTRICE

4.1 QUESTION CE1

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).

4.2 QUESTION CE2

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.

4.3 QUESTION CE3

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

4.4 QUESTION CE4

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 :

16 octobre au 16 novembre 2023	Enquête publique
Février 2024	Arrêté Préfectoral
Mars 2024 à septembre 2024	Finalisation des travaux sur le chauffage urbain
Septembre 2024	Démarrage des travaux
Septembre 2024 à fin 2025	Réalisation des travaux du nouveau pont
Fin 2025	Mise en service du nouveau pont
2026	Démantèlement de l'ancien pont et création des mesures compensatoires



4.5 QUESTION CE5

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.

4.6 QUESTION CE6

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.



4.7 QUESTION CE7

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 :

RUBRIQUE	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)
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)



5 ANNEXE : CARTOGRAPHIE DU PARCELLAIRE

