

N° : 21-45

Accusé de réception en préfecture
014-200006096-20210412-21-45-DE
Date de télétransmission : 20/04/2021
Date de réception préfecture : 20/04/2021

DELIBERATION
DU COMITE SYNDICAL DU SYNDICAT MIXTE REGIONAL
DES PORTS DE CAEN-OUISTREHAM
CHERBOURG ET DIEPPE

PONT DE COLOMBELLES : BILAN DE LA CONCERTATION

Réunion du Lundi 12 avril 2021

LE COMITE SYNDICAL DU SYNDICAT MIXTE REGIONAL DES PORTS DE CAEN-OUISTREHAM, CHERBOURG ET DIEPPE EST REUNI
LE LUNDI 12 AVRIL 2021 A 10H, EN VISIOCONFERENCE (SELON LES DISPOSITIONS DE L'ARTICLE 6 DE L'ORDONNANCE
N° 2020-391 DU 1^{ER} AVRIL 2020), SOUS LA PRESIDENCE DE HERVE MORIN.

SONT PRESENTS : MADAME Sophie GAUGAIN ; MESSIEURS Romain BAIL ; Alain BAZILLE ; Paul CHANDELIER ; Raphaël CHAUVOIS ; Michel FRICOUT ; Jean-Baptiste GASTINNE ; Jean-Christophe LEMAIRE ; Hervé MORIN ; Nicolas LANGLOIS ; Marc MILLET ; Pierre VOGT.

Monsieur David MARGUERITTE a donné un pouvoir à Monsieur Hervé MORIN.

VOTANTS: 13

POUR:13

CONTRE:0

ABSTENTION:0

VU le Code général des collectivités territoriales ;

VU le Code de l'urbanisme et notamment l'article L 103.2 ;

VU la délibération n°20-45 du 15 mai 2020 définissant les modalités de la concertation pour le remplacement du Pont de Colombelles ;

VU la délibération n°10-170 du 7 décembre 2020 précisant les modalités de la concertation pour le remplacement du Pont de Colombelles en période d'urgence sanitaire ;

VU le rapport de Monsieur Le Vice-Président du Syndicat Mixte ;

CONSIDERANT la concertation mise en œuvre par Ports de Normandie au 1^{er} trimestre 2021 et le bilan de cette concertation tel qu'il figure en annexe à la présente délibération,

LE COMITE SYNDICAL DECIDE A L'UNANIMITE :

- d'approuver le bilan de la concertation préalable au remplacement du Pont de Colombelles ;
- de prévoir la possibilité d'intégrer ultérieurement sur l'ouvrage et sur les voies, des dispositifs de protection contre les nuisances phoniques en fonction d'éventuels études ou constats en démontrant la nécessité pour les gestionnaires de voiries concernées ;
- de prévoir l'éclairage du pont et des voiries d'accès ;
- d'aménager les ronds-points de façon à sécuriser la circulation des piétons et des cyclistes, aménagements dits « à la hollandaise » ;
- de maintenir au mieux la circulation des cyclistes sur la voie verte pendant les travaux, en étudiant une déviation provisoire du chemin par la rue des carrières.

La présente délibération est susceptible de faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal administratif de CAEN, dans le délai de deux mois à compter de la date à laquelle elle est exécutoire. Ce recours contentieux peut être précédé, dans ce délai, d'un recours gracieux auprès du Président de Ports de Normandie. Cette procédure prolonge le délai de recours contentieux qui doit alors être introduit dans les deux mois suivants la réponse au recours gracieux. Le Tribunal Administratif peut être saisi par l'application informatique « Télérecours citoyens » accessible par le site internet www.telerecours.fr.

Accusé de réception en préfecture
014-200006096-20210412-21-45-DE
Date de télétransmission : 20/04/2021
Date de réception préfecture : 20/04/2021

- de prévoir des réservations pour permettre le passage de réseaux dont la fibre optique, dans le cadre des travaux qui font l'objet de cette opération.
- d'autoriser le Président à mettre en œuvre les formalités et à signer les documents nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

Le Président du Syndicat Mixte

Affiché le : 19 avril 2021


Hervé MORIN

La présente délibération est susceptible de faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal administratif de CAEN, dans le délai de deux mois à compter de la date à laquelle elle est exécutoire. Ce recours contentieux peut être précédé, dans ce délai, d'un recours gracieux auprès du Président de Ports de Normandie. Cette procédure prolonge le délai de recours contentieux qui doit alors être introduit dans les deux mois suivants la réponse au recours gracieux. Le Tribunal Administratif peut être saisi par l'application informatique « Télérecours citoyens » accessible par le site internet www.telerecours.fr.

PROJET DE REMPLACEMENT DU PONT DE COLOMBELLES

Exprimez-vous !

CONCERTATION PUBLIQUE
DU 1^{ER} FEVRIER AU 15 MARS 2021

Retrouvez toutes les infos sur portsdenormandie.fr

et donnez votre avis :

- Par mail : concertation-colombelles@portsdenormandie.fr
- Par courrier : Ports de Normandie / Concertation Pont de Colombelles
3 rue René Cassin
14 290 Saint-Contest.

• En participant à la réunion publique digitale. Modalités de réunion sur portsdenormandie.fr



Accusé de réception en préfecture
014-200006096-20210412-21-45-DE
Date de télétransmission : 20/04/2021
Date de réception préfecture : 20/04/2021

Sommaire

1	Que sont une concertation publique et son bilan ?	3
2	Le projet	3
3	La concertation	4
3.1	Le cadre législatif et réglementaire	4
3.2	Les objectifs	4
3.3	Les modalités	4
3.3.1	La définition des modalités	4
3.3.2	L'organisateur	5
3.3.3	Les dates et le périmètre de la concertation	5
3.3.4	Les documents diffusés et la publicité	5
3.3.5	Le recueil des avis	5
4	Le déroulement de la concertation	6
4.1	Le site internet	6
4.2	Les registres dans les mairies et au siège de la communauté urbaine	6
4.3	La réunion publique	6
5	Le bilan de la concertation	7
5.1	Le bilan quantitatif	7
5.2	Le bilan qualitatif	7
6	Éléments de réponse aux questionnements	8
6.1	Le trafic sur le nouveau pont et sur l'ensemble du réseau viaire du secteur à termes	8
6.1.1	L'évolution du trafic sur le nouveau pont	8
6.1.2	La fluidité du trafic routier	8
6.1.2.1	La possibilité de laisser passer plus de navires sans avoir à manœuvrer le pont	8
6.1.2.2	La vitesse sur l'ouvrage : 30 ou 50 Km/h	8
6.1.2.3	La durée d'ouverture du pont	8
6.1.2.4	L'information aux usagers sur les opérations de fermeture au trafic routier	9
6.1.2.5	Un viaduc ou un tunnel serait-il préférable pour la gestion globale du trafic de l'agglomération ?	9
6.1.2.6	La nécessité d'aménager la RD 226 jusqu'à la RD 515 et notamment les échanges entre les deux.	9

BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

Bilan de la concertation publique du Pont de Colombelles

Page 1 sur 88



6.2	Les nuisances créées par le projet	10
6.2.1	La maîtrise des nuisances acoustiques engendrées par le projet et le trafic sur la RD 226.	10
6.2.1.1	La vitesse sur l'ouvrage : 30 ou 50 km/h	10
6.2.1.2	La nécessité d'une rencontre avec les riverains de la rue verte, de la rue des carrières et de la RD 226	10
6.2.2	L'impact du projet sur la qualité de l'air	10
6.2.3	Une étude d'impact est-elle disponible ?	10
6.3	La prise en compte de la continuité des mobilités douces, cycles et piétons dans l'aménagement et pendant les travaux	10
6.4	Autres thèmes	11
6.4.1	Maintien des possibilités de stationnement pour accéder à la voie verte ?	11
6.4.2	Profiter des travaux pour effacer les réseaux et amener la fibre optique ?	11
6.4.3	Maintien du fonctionnement de l'école de voile du personnel de Renault Trucks ?	11
7	Les enseignements pour le maître d'ouvrage	11
8	Annexe 1 : Plan de communication de la concertation	12
9	Annexe 2 : Panneaux d'information	14
10	Annexe 3 : Revue de presse	16
11	Annexe 5 : dossier de concertation	36
12	Annexe 6 : La réunion publique	56
13	Annexe 7 : Recueil des contributions et questions	74



1 Que sont une concertation publique et son bilan ?

La concertation publique est une procédure réglementaire prévue par l'article L 103.2 du code de l'urbanisme. Pour ce qui concerne le projet de remplacement du pont de Colombelles, elle s'adresse aux usagers, riverains et habitants du périmètre de l'agglomération de Caen La Mer. Elle a pour but de favoriser la consultation du public et recueillir son avis, en phase amont de la définition du projet et de la démarche d'autorisation du projet (avant l'enquête publique).

Après cette phase de consultation du public, Ports de Normandie, maître d'ouvrage de l'opération, établit le bilan prévu à l'article L 103.6 du code de l'urbanisme. Il est publié sur son site internet (portsdenormandie.fr). En s'appuyant sur ce bilan, le maître d'ouvrage tirera les enseignements de la concertation et décidera des suites à donner au projet.

Le bilan présente l'ensemble des modalités d'information et d'expression mises en place dans le cadre de la phase de concertation. Il fait état de la participation du public, ainsi que des avis exprimés.

Ce bilan est réglementairement constitué de différents éléments :

- Le rappel succinct du projet ;
- Le cadre légal dans lequel a été organisée la concertation ;
- L'organisation de la concertation : le dispositif d'information et de participation ;
- Une analyse des différents thèmes traités et des positions exprimées ;
- Les enseignements qu'en retire le porteur du projet ;
- Les suites qu'il souhaite donner à la concertation.

Enfin, les annexes reprennent l'ensemble des documents d'information et de participation, les supports des rencontres, ainsi que les contributions des participants.

2 Le projet

Le dossier de concertation publique joint en annexe 5, présente le projet tel qu'il est pressenti à l'issue des réflexions de faisabilité :

- La justification de l'opération et des besoins.
- Le type d'ouvrage.
- L'emplacement proposé.
- Les dispositions envisagées pour l'aménagement du réseau de voirie et le rétablissement des communications.
- Une estimation des impacts sur les propriétés riveraines.
- Une approche des impacts sur les milieux naturels et les compensations envisagées.
- Le budget de l'opération et l'indication des cofinanceurs.
- Le planning prévisionnel de l'opération.

3.1 Le cadre législatif et réglementaire

L'article L 103.2 du code de l'urbanisme prévoit que font l'objet d'une concertation « les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article L 122.1 du code de l'environnement... », dont la liste est arrêtée par décret en Conseil d'état. »

Et l'article R 103.1 du code de l'urbanisme vient préciser que parmi les opérations concernées se trouve : « La réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune, d'un montant supérieur à 1 900 000 €, et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants. »

3.2 Les objectifs

La concertation constitue un temps d'information et d'échange avec l'ensemble des personnes concernées par le projet avant sa finalisation. Ses objectifs sont multiples :

- Informer l'ensemble des personnes concernées par le projet.
- Recueillir leurs avis sur la qualité et l'exhaustivité des études produites.
- Recueillir leurs avis sur l'opportunité, les caractéristiques de l'aménagement.
- Préciser les attentes des usagers, des riverains et des collectivités.
- Faciliter les prises de décision du maître d'ouvrage.

Toute contribution est une aide à la conception définitive de l'aménagement. Le projet final tirera ainsi profit des enseignements de la concertation préalable.

À l'issue de la concertation, il s'agit pour le maître d'ouvrage de retenir les avis et propositions appropriées pour poursuivre les études avec plus de précision, pour préparer le dossier de l'enquête publique préalable à la décision d'autorisation et le cas échéant, le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

3.3 Les modalités

3.3.1 La définition des modalités

Les modalités de la concertation ont été définies par une délibération du comité syndical de Ports de Normandie du 15 mai 2020. Elle prévoyait :

- L'élaboration d'un dossier de présentation du projet et transmission à la communauté urbaine de Caen La Mer et aux communes de Colombelles et Hérouville-Saint-Clair.
- La publication par voie de presse de la mise à disposition du dossier dans les trois collectivités.
- La consultation du dossier par le public dans les mairies et au siège de Caen La Mer, mis à disposition pendant un mois aux heures habituelles d'ouverture des différentes collectivités.
- L'insertion du dossier sur le site Internet de Ports de Normandie, avec la possibilité pour le public de déposer un avis, pendant une durée minimale d'un mois. Des liens depuis les sites des autres collectivités redirigeaient le public vers le site de Ports de Normandie.

- L'organisation d'une à deux réunions publiques, une à Colombelles et une à Hérouville-Saint-Clair, pendant la période de concertation.

L'évolution de l'épidémie de la Covid-19 a amené le gouvernement à adopter des mesures interdisant ou contraignant les rassemblements physiques. La Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a alors, précisé les principes applicables pour que toute personne puisse participer aux exercices de concertation en limitant les effets de la fracture numérique. En conséquence, par délibération du 7 décembre 2020, le comité syndical de Ports de Normandie a acté des règles de concertation publique adaptées au contexte, et a prévu l'organisation d'une ou plusieurs réunions publiques par moyens de visio-conférence où le public pouvait poser des questions par le biais d'un tchat. Les moyens d'information étaient par ailleurs renforcés (cf. ci-dessous).

3.3.2 L'organisateur

La concertation a été organisée par Ports de Normandie, maître d'ouvrage de l'opération. Les collectivités cofinanceuses et les communes concernées ont pris une part active dans son déroulement.

3.3.3 Les dates et le périmètre de la concertation

La concertation s'est déroulée sur une période de six semaines, du 1^{er} février au 15 mars 2021. Elle a concerné l'ensemble des habitants de Caen La Mer, des usagers de la RD 226 et plus particulièrement les habitants des communes de Colombelles et de Hérouville-Saint-Clair dont les riverains du projet.

3.3.4 Les documents diffusés et la publicité

Un dossier de concertation détaillant les caractéristiques du projet, ses impacts sur le foncier et l'environnement et son coût et son échéancier a été mis à disposition sur le site internet de Ports de Normandie, dans les mairies de Colombelles et d'Hérouville-Saint-Clair et au siège de la communauté urbaine de Caen La Mer. Des cahiers de recueil des observations étaient joints à ces dossiers. Ils sont disponibles en annexe 5 du présent bilan.

La publicité pour cette concertation a été réalisée de façon renforcée par le biais des moyens suivants :

- Page dédiée sur le site de Ports de Normandie et création d'une actualité annonçant la réunion publique.
- Actualité sur l'application pour smartphones Citykomi, annonçant la réunion publique et renvoyant vers le site internet de Ports de Normandie.
- Panneaux présentant le projet et la concertation de part et d'autre du Pont de Colombelles visibles des usagers du pont et de la voie verte.
- Parutions d'encart (1/4 page) dans la presse locale. **Ouest France**, parutions les 1^{er} février, 15 février et 6 mars et un encart digital sur la page Caen du site web semaine du 1 au 8 mars 2021. **Liberté le Bonhomme libre**, parution le 11 février 2021. **Côté Caen**, parution d'un quart de page le 11 février 2021.
- Spots publicitaires de 60 secondes diffusés sur la radio France bleu tous les matins entre 8h et 9h pendant la semaine du 1^{er} février au 7 février inclus.

3.3.5 Le recueil des avis

Les différents avis et remarques sur le projet ont été recueillis par les moyens suivants :

- Par courriel à une adresse dédiée pendant toute la durée de la concertation : concertation@portsdenormandie.fr
- Sur les registres disponibles dans les communes et au siège de la communauté urbaine, pendant toute la durée de la concertation.
- Par courrier postal adressé à Ports de Normandie, pendant toute la durée de la concertation.
- Par SMS lors de la réunion publique.

4 Le déroulement de la concertation

4.1 Le site internet

Le site internet de Ports de Normandie présentait les modalités ainsi que le dossier de la concertation avec une adresse courriel spécifique pour permettant de poser questions et avis. La page d'accès au site est présentée en annexe 3.

4.2 Les registres dans les mairies et au siège de la communauté urbaine

Les registres dans les mairies et au siège de la communauté urbaine ont été accessibles tout au long de la concertation aux heures d'ouverture au public.

4.3 La réunion publique

La réunion publique, organisée par le maître d'ouvrage, s'est tenue le 10 mars 2021 de 18h00 à 19h40. Elle s'est déroulée par visio-conférence pour pallier les mesures de restriction des rassemblements physiques.

Y sont intervenus :

- M. Rodolphe Thomas : Vice – Président de la région Normandie, Vice – Président de la communauté urbaine de Caen la mer, Maire de Hérouville Saint – Clair.
- M. Michel Fricout : Vice – Président du conseil départemental du Calvados.
- M. Nicolas Joyau : Vice – Président de la communauté urbaine de Caen la mer.
- M. Marc Pottier : Vice – Président de la communauté urbaine de Caen la mer, Maire de Colombelles.
- M. Philippe Deiss : Directeur général de Ports de Normandie, maître d'ouvrage.

La réunion était animée par M. Philippe Legueltel, journaliste, selon l'ordre du jour suivant :

- La concertation publique : Pourquoi – Comment ?
- Présentation du maître d'ouvrage.
- Présentation du projet : Pourquoi remplacer le pont existant ? Quel projet proposé ? Coût et planning du projet.
- Prise de parole des intervenants pour situer le projet dans les objectifs de développement territorial.
- Réponse aux questions du public, posées par courriel ou sms.

La vidéo de la réunion a ensuite été mise en ligne sur le site de Ports de Normandie. Le conducteur de la réunion est présenté en annexe 6.

5 Le bilan de la concertation

5.1 Le bilan quantitatif

Le nombre de visite des différents moyens d'information et de participation et le nombre de contributions s'élevaient à :

- la page du site web dédiée au projet : http://www.pna-ports.fr/web/remplacement_du_pont_de_colombelles.html a été vue 2 793 fois. Elle a recueilli 41 contributions.
- L'application Citykomi compte 3529 abonnés dont 77 ont adressé un « merci » après avoir consulté les informations sur la concertation.
- Les registres déposés en mairie ont reçu 3 contributions.
- La diffusion de la réunion publique a été visitée 371 fois, le pic de fréquentation a été de 44 visiteurs et en fin de réunion 34 personnes la suivaient. Au total, 16 contributions ont été posées.

5.2 Le bilan qualitatif

Les contributions et questions reçues sont recensées en annexe 7.

Les thèmes abordés sont :

- Le trafic sur le nouveau pont et sur l'ensemble du réseau viarie du secteur à terme :
 - L'évolution du trafic sur le nouveau pont : 5 occurrences.
 - La fluidité du trafic routier :
 - La possibilité de pouvoir laisser passer plus de navires sans avoir à manœuvrer le pont et ainsi réduire le nombre d'interruption du trafic routier : 4 occurrences.
 - La vitesse sur l'ouvrage : 30 ou 50 km/h : 4 occurrences.
 - Durée d'ouverture du pont : 1 occurrence.
 - Information anticipée sur les opérations et le temps de fermeture du pont : 3 occurrences.
 - Préférence pour un viaduc ou un tunnel pour la gestion globale du trafic de l'agglomération : 4 occurrences.
 - La nécessité d'aménager la RD 226 jusque la RD 515 et notamment les échanges entre les deux : 2 occurrences.
- Les nuisances créées par le projet :
 - La maîtrise des nuisances acoustiques engendrées par le projet et le trafic sur la RD226 : 19 occurrences.
 - La vitesse sur l'ouvrage : 30 ou 50 km/h : 4 occurrences.
 - La nécessité d'une rencontre avec les riverains de la rue verte et de la rue des carrières : 1 occurrence.
 - L'impact du projet sur la qualité de l'air : 1 occurrence.
 - Une étude impact est – elle disponible ? : 1 occurrence.

- La prise en compte de la continuité des mobilités douces, cycles et piétons dans l'aménagement et pendant les travaux : 24 occurrences.
- Autres thèmes
 - Maintien des possibilités de stationnement pour accéder à la voie verte : 2 occurrences
 - Profiter des travaux pour effacer les réseaux et amener la fibre optique. 1 occurrence.
 - Maintien du fonctionnement de l'école de voile du personnel de Renault Trucks. 1 occurrence.

6 Eléments de réponse aux questionnements

6.1 Le trafic sur le nouveau pont et sur l'ensemble du réseau viaire du secteur à termes

6.1.1 L'évolution du trafic sur le nouveau pont

Le pont reçoit 15 000 véhicules par jour dont 7 % de poids lourds (statistique antérieure à l'interdiction datant de 2017). C'est un point de liaison essentiel entre l'Ouest et l'Est de l'agglomération caennaise. Ce rôle va se confirmer avec la mise en service de la Desserte Portuaire par le Département du Calvados et la réalisation progressive des nouveaux secteurs d'habitat d'Hérouville-Saint-Clair en rive droite du canal. Il est estimé par l'étude de circulation de la Presqu'île de Caen (SPLA Caen Presqu'île 2016) que le trafic pourrait augmenter de 20 %, soit 21 600 véhicules. Le pont sera conçu pour répondre à cette augmentation mais ne peut pas être considéré à lui seul comme un facteur d'augmentation du trafic. Il se contente d'apporter une cohérence avec l'ensemble du réseau viaire, dans les meilleures conditions d'accueil de tous les usages (routiers, maritimes, mobilités douces...).

6.1.2 La fluidité du trafic routier

6.1.2.1 La possibilité de laisser passer plus de navires sans avoir à manœuvrer le pont

Le nouveau pont offrira un tirant d'air (hauteur libre disponible entre la surface du canal et le niveau inférieur de l'ouvrage) compris entre 4,10 m et 4,50 m, contre 1,75 m actuellement, autorisant le passage d'embarcations de loisir de type canoë et kayak, de plaisance à moteur, de promenade touristique ou de navires-bus. Le nombre de fermetures à la circulation sera donc réduit de tous ces passages.

6.1.2.2 La vitesse sur l'ouvrage : 30 ou 50 Km/h

Imposer une vitesse à 30 km/h aura pour effet de créer des embouteillages et des remontées de files jusqu'aux portes de sorties de Renault Trucks. Une vitesse limitée à 50 km/h entre les 2 ronds - points aiderait à fluidifier le trafic, en particulier aux heures de pointe (sortie de Renault Truck).

6.1.2.3 La durée d'ouverture du pont

Il y a 6 ouvertures de programmées chaque jour mais celles-ci n'ont lieu que si des navires se présentent. Les horaires sont consultables sur le site de Ports de Normandie http://www.pna-ports.fr/web/horaires_ouvrages_et_marees.html. A ces 6 ouvertures programmées peuvent s'ajouter des ouvertures à la demande des navires de commerce. Le trafic portuaire annuel au pont de Colombelles (en moyenne cumulées sur les 4 dernières années) est de 1 1 358 navires dont 831 plaisanciers, 68 navires de commerce et 236 navires de servitudes (remorqueurs principalement). L'opération n'a pas pour objet ni pour conséquence d'augmenter le trafic maritime. La durée

d'ouverture est en moyenne de 15 à 20 minutes mais elle peut varier selon la taille et le nombre de navires qui se présentent.

6.1.2.4 L'information aux usagers sur les opérations de fermeture au trafic routier

Deux systèmes d'information aux usagers routiers lorsque le pont est fermé à la circulation sont mis en œuvre : des panneaux à message variable sur la RD 515 Caen-Ouistreham et l'application Citykomi disponible pour les smartphones. Ces systèmes indiquent la fermeture lorsque celle-ci est effective. Les temps de fermeture sont difficiles à anticiper car ils dépendent des temps nécessaires au passage maritime qui varient selon les caractéristiques de navigabilité propres à chaque navire et selon le nombre de navire en transit.

Par contre, les fermetures programmées sont annoncées avec leur durée.

6.1.2.5 Un viaduc ou un tunnel serait-il préférable pour la gestion globale du trafic de l'agglomération ?

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 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.

6.1.2.6 La nécessité d'aménager la RD 226 jusqu'à la RD 515 et notamment les échanges entre les deux.

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.

Toutefois, 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.

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.

Concernant les nuisances sonores dues au pont lui-même, un enrobé spécifique va permettre d'atténuer sensiblement les bruits provoqués par la circulation sur le pont (actuellement équipés de caillottes très sonores). Le futur pont sera moins bruyant que l'actuel.

Le fait d'élever le pont d'au moins 2,35 m n'a pas d'effet sur une augmentation du bruit produit. Et cette élévation, compte-tenu du contexte topographique environnant n'aura pas non plus d'effet significatif sur sa propagation. Cette surélévation permettra, en outre, le passage de petites unités (kayak, aviron, navette fluviale...) pour lesquelles une ouverture du pont ne sera pas nécessaire et ce qui limitera les congestions sur la circulation routière. L'amélioration sur la fluidité a un effet bénéfique en termes de nuisance sonore.

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.

6.2.1.1 La vitesse sur l'ouvrage : 30 ou 50 km/h

Une vitesse limitée à 50 km/h entre les 2 ronds - points aidera à fluidifier le trafic, en particulier aux heures de pointe (sortie de Renault Truck) et ainsi limiter les nuisances sonores dues aux redémarrage et/ou décélération qu'un bouchon pourrait générer.

6.2.1.2 La nécessité d'une rencontre avec les riverains de la rue verte, de la rue des carrières et de la RD 226

Cet échange avec les riverains du secteur sera organisé prochainement à l'initiative de la municipalité de Hérouville-Saint-Clair.

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.

6.2.3 Une étude d'impact est-elle disponible ?

L'étude d'impact est en cours de réalisation et de rédaction et sera soumise à enquête publique préalablement à l'autorisation de réalisation des travaux.

6.3 La prise en compte de la continuité des mobilités douces, cycles et piétons dans l'aménagement et pendant les travaux

Le projet propose une voie protégée de 3,00 m de largeur dédiée aux cycles et aux piétons. Cette voie est raccordée de part et d'autre aux réseaux cyclables d'agglomération, départementaux et internationaux. La sécurité des cyclistes circulant sur la voie verte sera largement améliorée puisqu'ils n'auront plus à traverser la RD 226.

Un trottoir de 1,40 m de largeur recevra spécifiquement les piétons et personnes à mobilité réduite sur le pont.

Ces dimensions sont conformes aux recommandations et réglementations.

Le pont recevra un éclairage de balisage compatible avec la signalisation lumineuse maritime. L'éclairage de la RD 226 sera maintenu et amélioré si possible. Concernant la voie verte, le passage inférieur sera balisé par un éclairage. Actuellement, le chemin de halage n'est éclairé que ponctuellement par l'éclairage du canal, et la question de son éclairage permanent n'est pas concernée par le projet.

6.4 Autres thèmes

6.4.1 Maintien des possibilités de stationnement pour accéder à la voie verte ?

En rive gauche du canal, le parking existant à proximité de la voie verte sera maintenu.

6.4.2 Profiter des travaux pour effacer les réseaux et amener la fibre optique ?

Le projet n'a pas pour objet d'effacer des réseaux. Néanmoins des réservations seront prévues pour d'éventuels travaux de renforcement des réseaux par leur gestionnaires.

6.4.3 Maintien du fonctionnement de l'école de voile du personnel de Renault Trucks ?

L'espace de l'école de voile du personnel de Renault Trucks et sa cale de mise à l'eau ne sont pas concernés par l'emprise du projet. Pendant les travaux et après la mise en service, la zone d'évolution de l'école sur le plan d'eau devra s'adapter au nouveau contexte.

7 Les enseignements pour le maître d'ouvrage

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 1^{er} 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.

Concernant le 2nd point, la prise en compte des mobilités douces est appréciée. L'attention du maître d'ouvrage est attirée sur la qualité des relations entre les voies ; voie verte, pont, réseau de l'agglomération, et sur la sécurité des échanges et interférences entre flux. La circulation des cyclistes doit être maintenue pendant les travaux.

8 Annexe 1 : Plan de communication de la concertation

PLAN DE COMMUNICATION CONCERTATION PONT DE COLOMBELLES Du lundi 1^{er} février au lundi 15 mars 2021

REUNION PUBLIQUE DIGITALE

Mercredi 10 mars 2021 à 18h00 via youtube => <https://youtu.be/6sFPCvP2C6Y>

Objet : présentation du projet / réponse aux questions des participants (+ en direct par sms)
Intervenants : Ports de Normandie + Représentants des financeurs

SITE WEB DE PORTS DE NORMANDIE

Dès la page d'accueil => une info sur la concertation publique :



Page dédiée sur le site internet de Ports de Normandie

- Présentation du projet http://www.pna-ports.fr/web/le_projet.html
 - Pièces complémentaires : études d'impact, plans... http://www.pna-ports.fr/web/le_cadre_de_la_concertation.html
 - Adresse mail dédiée pour questions concertation@portsdenormandie.fr
- ⇒ et / ou création d'un formulaire de dépôt d'observations : netconception 225€ HT
FAQ http://www.pna-ports.fr/web/s_informer_et_s_exprimez.html

- En amont de la réunion publique (physique ou présentielle), création d'une actu pour annoncer sa date et renvoi vers la page dédiée



CITYKOMI

- Actu annonçant la réunion publique et renvoyant sur le site de Ports de Normandie sur le canal « PONT DE COLOMBELLES ».

9 Annexe 2 : Panneaux d'information



Panneaux sur la voie verte rn rive gauche du pont



Panneau en rive droite du pont

PROJET DE REMPLACEMENT DU PONT DE COLOBELLES

Exprimez-vous !

CONCERTATION PUBLIQUE DU 1^{ER} FEVRIER AU 15 MARS 2021

Retrouvez toutes les infos sur portsdenormandie.fr

- Par mail : concertation-collobelles@portsdenormandie.fr
- Par courrier : Ports de Normandie / Concertation Pont de Collobelles, 3 rue René Cassin, 14 200 Saint-Contest
- En participant à la réunion publique digitale. Modalités de réunion sur portsdenormandie.fr

Ports de NORMANDIE
Caen Normandie - Cherbourg - St-Denis

Calvados
NORMANDIE
CaenMétropole
14 000 000

La patinoire va à nouveau se regarder dans la glace

Après la patte, ses machines à fabriquer de la glace et les espaces VIP rénovés en 2020, la patinoire de Caen entre dans la seconde phase de travaux. Au total, le chantier coûte 4 millions d'euros.

Pourquoi ? L'objectif est de moderniser l'édifice et de lui donner un aspect plus contemporain. Les travaux comprennent notamment la rénovation de la toiture, la mise à jour des équipements techniques et la création d'un espace VIP. Les travaux sont réalisés par une entreprise spécialisée dans ce type de projets.

Quels sont les objectifs de cette seconde phase de rénovation ? L'objectif principal est de moderniser l'édifice et de lui donner un aspect plus contemporain. Les travaux comprennent notamment la rénovation de la toiture, la mise à jour des équipements techniques et la création d'un espace VIP.

Quand les travaux commenceront-ils ? Les travaux commenceront en mars 2021 et seront terminés en septembre 2022.

Repères

- 4 M€ : Coût de la seconde phase de travaux.
- 1000 m² : Surface de la patinoire.
- 2020 : Année de rénovation des espaces VIP.
- 2022 : Année de fin des travaux.

MAISON de la LITERIE
MONDEVILLAGE • Tél. 02 31 72 49 66

du 1^{er} mars au 15 avril 2021

-50%
Sur la gravure de monument

ecoplus literaire
CAEN
29 boulevard Indeville
Tél. 02 31 99 05 25

Retrouvez les sur **J'ACHÈTE PRÈS DE CHEZ MOI**

Des commerces à portée de clic

LE SITE est 100% SÉCURISÉ

Livraison à domicile
Retrait en magasin
Vente à emporter
Drive

j-achete-pres-de-chez-moi.fr

Liberté

PROJET DE REMPLACEMENT DU PONT DE COLOBELLES

Exprimez-vous !

CONCERTATION PUBLIQUE DU 1^{ER} FEVRIER AU 15 MARS 2021

Retrouvez toutes les infos sur portsdenormandie.fr

Ports de NORMANDIE
Caen Normandie - Cherbourg - St-Denis

Calvados
NORMANDIE
CaenMétropole
14 000 000

Le pont de Collobelles doit être remplacé

Le pont, très vétuste, va être remplacé. Le chantier doit commencer au printemps 2022. Les usagers, riverains et habitants de Caen à la mer sont invités à donner leur avis.

Pourquoi ? Le pont de Collobelles est très vétuste et présente de graves problèmes de sécurité. Il doit être remplacé par un pont plus moderne et plus sûr.

Quand ? Le chantier doit commencer au printemps 2022 et être terminé en septembre 2023.

Quels sont les objectifs ? L'objectif principal est de remplacer le pont par un pont plus moderne et plus sûr. Les travaux comprennent notamment la construction d'un pont à double voie et la rénovation des infrastructures d'accompagnement.

Quand les travaux commenceront-ils ? Les travaux commenceront au printemps 2022.

Quels sont les impacts ? Les travaux auront un impact sur la circulation et les usagers du pont. Des mesures de sécurité seront mises en place pour garantir la sécurité des usagers.

Quand les travaux seront-ils terminés ? Les travaux seront terminés en septembre 2023.

Quels sont les coûts ? Le coût total du projet est estimé à 40 millions d'euros.

Quels sont les acteurs ? Le projet est porté par la Région Normandie et le Ports de Normandie.

Quels sont les contacts ? Les contacts sont disponibles sur portsdenormandie.fr.

Retrouvez les sur portsdenormandie.fr

CONCERTATION PUBLIQUE DU 1^{ER} FEVRIER AU 15 MARS 2021

Retrouvez toutes les infos sur portsdenormandie.fr

Ports de NORMANDIE
Caen Normandie - Cherbourg - St-Denis

Calvados
NORMANDIE
CaenMétropole
14 000 000

Facebook de Colombelles

Ville de Colombelles
8 mars, 12:12

[10 mars 18h - Réunion publique digitale - Pont de Colombelles]
Pour participer à cette réunion de concertation publique : rendez-vous sur <https://youtu.be/6sFPCvP2C6Y>
Pour poser vos questions :
- dès maintenant en écrivant à : concertation-colombelles@portsdenormandie.fr
- ou directement par SMS (numéro communiqué pendant le direct.)
Dans le cadre du projet de remplacement du Pont de Colombelles, Ports de Normandie a lancé début février une concertation publique afin de recueillir les contributions des usagers. Pour s'informer sur le projet : le dossier de concertation est mis à disposition jusqu'au 15 mars 2021 dans les mairies d'Hérouville Saint-Clair, de Colombelles et au siège de Caen la Mer. Il est également téléchargeable depuis le site Internet portsdenormandie.fr



Bilan de la concertation publique du Pont de Colombelles

Ville de Colombelles

Envoyer un message | J'aime

Ville de Colombelles
13 mars, 14:22

[10 mars 18h - Réunion publique digitale - Pont de Colombelles] Les Ports de Normandie organise une concertation préalable sur le remplacement du pont. Donnez votre avis sur le projet en Mairie - Hôtel de Ville de Colombelles, du lundi au vendredi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h00 ou par mail : concertation-colombelles@portsdenormandie.fr - d'infos : <https://bit.ly/37U5hNg>

PROJET DE REMPLACEMENT DU PONT DE COLOMBELLES

Exprimez-vous !

CONCERTATION PUBLIQUE DU 1^{er} FEVRIER AU 15 MARS 2021

Retrouvez toutes les infos sur portsdenormandie.fr et donnez votre avis :

- Par mail : concertation-colombelles@portsdenormandie.fr
- Par courrier : Ports de Normandie / Concertation Pont de Colombelles, 3 rue René Cassin, 14 200 Saint-Clément
- En participant à la réunion publique digitale. Modalités de réunion sur portsdenormandie.fr

Ports de NORMANDIE

11 | 11 partages

J'aime | Commenter | Partager

Bilan de la concertation publique du Pont de Colombelles

Facebook d'Hérouville saint clair

facebook

Hérouville Saint-Clair (officiel)

Participez à la concertation publique du projet de remplacement du Pont de Colombelles

Publicités

Hérouville Saint-Clair (officiel)

1^{er} mars à 18h30

Le dossier de concertation est mis à disposition jusqu'au 15 mars 2021 dans les mairies d'Hérouville Saint-Clair, de Colombelles et au siège de Caen la Mer. Il est également téléchargeable depuis le site Internet portsdenormandie.fr

Voir plus de contenu de Hérouville Saint-Clair (officiel) sur Facebook

Site web d'Hérouville saint clair

Hérouville Saint-Clair

AGENDA

10^h 00:00 - RÉUNION PUBLIQUE PONT DE COLOMBELLES

Dans le cadre du projet de remplacement du Pont de Colombelles, Ports de Normandie a lancé début février une concertation publique afin de recueillir les contributions des usagers de ce pont.

Le dossier de concertation est mis à disposition jusqu'au 15 mars 2021 dans les mairies d'Hérouville Saint-Clair, de Colombelles et au siège de Caen la Mer. Il est également téléchargeable depuis le site Internet portsdenormandie.fr

Bilan de la concertation publique du Pont de Colombelles

Hérouville Saint-Clair (off...)

Hérouville Saint-Clair (officiel)

Participez à la concertation publique du projet de remplacement du Pont de Colombelles

Vidéos

[*Spout] Pour ce premier mardi du mois ...

Transparence de la Page

Facebook vous montre des informations pour vous aider à mieux comprendre le but de cette Page. Découvrez les actions des personnes qui génèrent et publient du contenu.

Ajouter votre entreprise à Facebook

Exposez votre travail, créez des publicités et entrez en contact avec des clients et des soutiens.

PROJET DE REMPLACEMENT DU PONT DE COLOMBELLES

Exprimez-vous !

CONCERTATION PUBLIQUE DU 1^{er} FEVRIER AU 15 MARS 2021

Retrouvez toutes les infos sur portsdenormandie.fr et donnez votre avis :

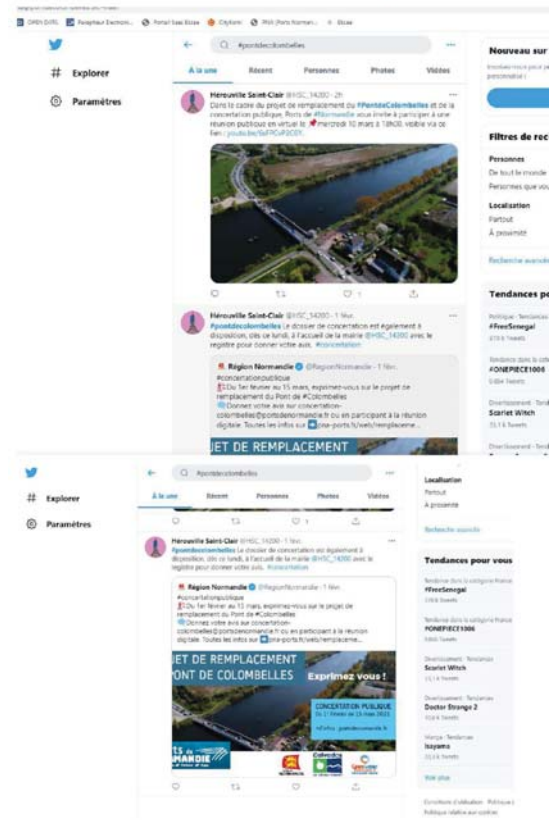
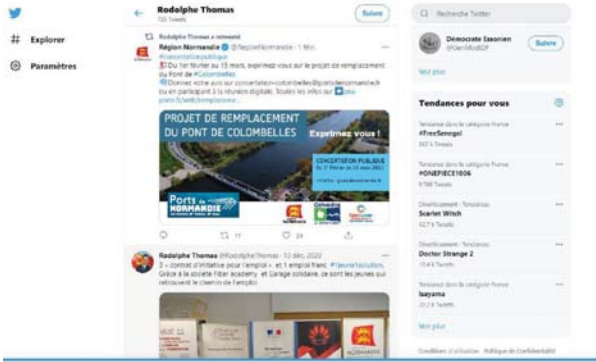
- Par mail : concertation-colombelles@portsdenormandie.fr
- Par courrier : Ports de Normandie / Concertation Pont de Colombelles, 3 rue René Cassin, 14 200 Saint-Clément
- En participant à la réunion publique digitale. Modalités de réunion sur portsdenormandie.fr

Ports de NORMANDIE

Vous et 21 autres personnes | 2 commentaires | 20 partages

J'aime | Commenter | Partager

Bilan de la concertation publique du Pont de Colombelles





Projet de remplacement du Pont de Colombelles

Dossier de concertation publique



Sommaire

Préambule

- Le Maître d'ouvrage
- La concertation publique, pourquoi, comment ?

Le projet de remplacement du pont de Colombelles

- Pourquoi remplacer le Pont de Colombelles ?
- Quel ouvrage pour le remplacer ?
- Où implanter cet ouvrage ?
- Comment sera-t-il raccordé au réseau de circulation existant ?
- Impacts
- Budget de l'opération
- Déroulement de l'opération

Questions - Réponses

- La concertation
- Le Pont actuel
- La période de travaux
- Le futur ouvrage

PREAMBULE

Le maître d'ouvrage, Ports de Normandie

Au 1^{er} janvier 2019, les syndicats mixtes « Ports Normands Associés » et « Port de Dieppe » se sont regroupés au sein de « Ports de Normandie ». Le rapprochement de ces deux structures portuaires s'inscrit dans la stratégie commune de la Région, des départements du Calvados, de la Manche et de la Seine Maritime et des Agglomérations de Caen la Mer, du Cotentin et de Dieppe pour le développement de l'économie maritime normande.

La création de cet acteur portuaire unique permet la définition et la mise en œuvre d'une stratégie portuaire à l'échelle de l'ensemble du territoire, assurant la pertinence, la cohérence mais aussi la complémentarité des investissements. **Autorité portuaire**, le rôle de « Ports de Normandie » est de **gérer et d'aménager le domaine portuaire**, de **garantir la sécurité des accès nautiques** et de définir **une politique de développement durable** pour ces trois ports.

La création de « Ports de Normandie » doit faciliter, notamment, la convergence des politiques de la Région et des Départements sur les problématiques **pêche, plaisance, transmanche**. Cela permet aussi la constitution d'un acteur ayant une masse critique, dont l'activité « commerce » est d'un niveau proche de certains Grands Ports Maritimes (GPM) métropolitains et dont la place de leader de l'activité transmanche à l'ouest du détroit est ainsi confortée. L'émergence de « Ports de Normandie » doit, enfin, permettre une accession à une visibilité portuaire au niveau national et augmenter considérablement la capacité de promotion des ports et leur poids dans les diverses instances.

Les chiffres clés de Ports de Normandie (hors COVID)

- 6 000 emplois directs et indirects
- 410 M€ investis en Normandie entre 2007 et 2020
- 100 ha dédiés aux Energies Marines Renouvelables
- Plus de 2 M de passagers transmanche par an
- Près de 7 M de tonnes de marchandises /an
- 3 200 anneaux de plaisance, un port à sec et 33 600 nuitées par an
- 1/3 du tonnage pêche déclaré en Normandie



Port de Caen-Ouistreham

Port de Cherbourg

Port de Dieppe

Les trois ports composant « Ports de Normandie » sont idéalement situés puisqu'ils ne sont qu'à **quelques miles du rail maritime européen** (1 bateau toutes les 3 mn) et au **centre de la façade Manche**. Disposant de dessertes multimodales de qualité, les reliant aux principaux axes européens de circulation, ils offrent des capacités portuaires permettant de **traiter différents types de trafics et d'accueillir des activités diversifiées**. A proximité des champs éoliens offshore et à quelques encablures des courants marins les plus puissants d'Europe, ils sont en passe de devenir **l'un des acteurs majeurs du développement des Energies Marines Renouvelables**.

La concertation publique, pourquoi, comment ?

Cadre juridique de la concertation publique

La concertation publique est une procédure réglementaire appliquée par le code de l'environnement. Elle s'adresse aux usagers, riverains et habitants du périmètre de l'agglomération de Caen la Mer. Elle a pour but de favoriser la consultation du public et recueillir son avis, en phase amont de la démarche d'autorisation du projet (avant l'enquête publique).

La concertation publique doit permettre de débattre :

- De l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet
- Des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire
- Des solutions alternatives, y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre
- Des modalités d'information et de participation du public après concertation publique

Après cette phase de consultation du public, Ports de Normandie établira un **bilan** qui sera publié sur son site internet (portsdenormandie.fr). En s'appuyant sur ce bilan, le maître d'ouvrage tirera les enseignements de la concertation et décidera des suites à donner au projet.

Ports de Normandie s'engage à garantir :

- La qualité, l'intelligibilité et la sincérité des informations diffusées
- Les modalités de participation du public
- Le contenu et la qualité des outils d'information et de communication
- Les caractéristiques et la pertinence des outils d'expression du public
- La possibilité pour le public de poser des questions et d'obtenir des réponses appropriées de la part du maître d'ouvrage
- La possibilité d'exprimer des points de vue structurés sur le projet et que ces points de vue soient pris en compte.

Ports de Normandie s'engage à respecter les principes du débat public :

- Débattre sur l'opportunité du projet
- Donner le même poids à l'opinion de chacun
- Veiller au respect des bonnes conditions d'information du public
- S'abstenir de toute décision pendant le débat public
- Rendre compte des décisions prises après le débat public

La concertation publique se déroulera du 1^{er} février 2021 au 15 mars 2021

Comment s'informer ?

Un dossier de concertation pour s'informer, mis à disposition pendant toute la durée de la concertation

Disponible physiquement aux adresses suivantes :

Hôtel de ville d'Hérouville Saint Clair
11 Place François Mitterrand
14 200 Hérouville Saint-Clair
Ouvert du lundi au vendredi de 9h à 12h et de 13h à 16h

Hôtel de Ville de Colombelles
Place François Mitterrand
14 460 Colombelles
Ouvert du lundi au vendredi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h00

Hôtel de la Communauté Urbaine de Caen la Mer
16 rue Rosa Parks
CS 52700
14027 CAEN CEDEX 9
Ouvert du lundi au jeudi de 8h30 à 17h30 et le vendredi de 8h30 à 16h30.

Téléchargeable depuis le site Internet portsdenormandie.fr et accessible pendant toute la durée de la concertation.

La publicité de la concertation publique

Des flyers, des affiches et des panneaux de présentation seront à disposition du grand public dans les halls des mairies des communes précitées. Des publications dans la presse locale sont prévues (presse papier, presse digitale et presse radio). Des messages sur les panneaux à message variable des communes de Colombelles et d'Hérouville Saint-Clair seront diffusés pour annoncer la concertation publique.

Des panneaux de présentation du projet seront installés à proximité de l'ouvrage actuel. Enfin, des messages sur les sites internet et réseaux sociaux des communes concernées et des collectivités financeurs relayeront également l'information sur la concertation publique auprès de leurs internautes et abonnés.

Pour s'exprimer, plusieurs canaux sont prévus

- L'ouverture de registres papier destinés à recueillir les avis
Disponibles dans les halls des hôtels de ville de Hérouville Saint-Clair et Colombelles et à l'hôtel de la Communauté Urbaine de Caen La Mer, aux heures et jours d'ouverture précités.
- La possibilité pour le public de faire parvenir ses observations pendant toute la durée de la concertation

Par courriel à : concertation-colombelles@portsdenormandie.fr

Par voie postale à :

Ports de Normandie - Concertation Pont de Colombelles
3, rue René Cassin
14 280 SAINT CONTEST

- L'organisation d'une réunion publique pour débattre
En raison du contexte sanitaire, cette réunion sera organisée par visio-conférence. L'inscription sera obligatoire et pourra se faire sur le site internet de Ports de Normandie. Les modalités de cette réunion seront disponibles sur portsdenormandie.fr

Que se passe-t-il après la concertation ?

À l'issue de la concertation publique, un **bilan de la concertation** sera établi par Ports de Normandie dans un délai maximal d'un mois.

Il sera mis en ligne sur le site Internet des Ports de Normandie : portsdenormandie.fr. Ports de Normandie disposera ensuite d'un délai maximal de deux mois pour publier les mesures jugées nécessaires pour tenir compte des enseignements tirés de la concertation publique.

L'ensemble des éléments relatifs à la concertation publique seront versés au dossier de déclaration de projet. À l'issue de la procédure, une **enquête publique** sera organisée. Le dossier soumis à enquête publique sera enrichi du bilan de la concertation publique.

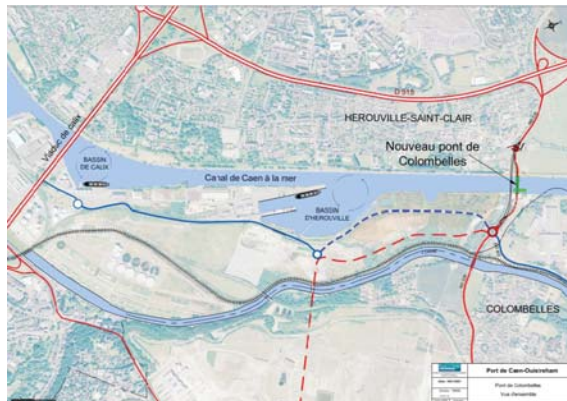
LE PROJET DE REMPLACEMENT DU PONT DE COLOMBELLES

Pourquoi remplacer le Pont de Colombelles ?

Le pont de Colombelles est vétuste. Il n'est techniquement plus en capacité de répondre au trafic qu'il subit et des signes inquiétants de fatigue sont apparus qui ont conduit à y interdire la circulation des poids lourds. Les pannes sont répétitives et chroniques et entraînent des perturbations de circulation importantes. Il est impossible de prolonger sa durée de vie au-delà de quelques années. Les coûts d'exploitation sont devenus très importants.

Ce pont est un point de liaison essentiel entre l'Ouest et l'Est de l'agglomération. Il reçoit 18 000 véh/j soit 7 % de poids lourds. Ce rôle se confirme avec la mise en service récente de la desserte portuaire par le Département du Calvados et la réalisation progressive des nouveaux secteurs d'habitat d'Hérouville Saint Clair en rive droite du canal.

Il n'est donc pas envisageable de maintenir un ouvrage soumis à des interruptions de service aléatoires préjudiciables pour les trafics portuaires et routiers.



VUE D'ENSEMBLE

Quel ouvrage pour le remplacer ?

Cet aménagement doit se faire en prenant en considération la desserte routière d'ensemble entre l'échangeur de la RD 515 et le rond-point RD 402 – 226 mais aussi l'exploitation commerciale du port de Caen-Ouistreham par les navires empruntant le canal afin de desservir les différents secteurs d'activité du port.

L'ouvrage constituera le premier lien entre le nouveau quartier de « la Presqu'île Hérouvillaise » et la ville « historique ». Il doit donc assurer différents types de déplacement dans une cohabitation harmonieuse et sécurisée entre les usages « doux » de déplacement et de fréquentation du site, et les contraintes d'une circulation dense qui devra être apaisée, afin de répondre aux problèmes de cohabitation d'usages, mais aussi de gestion de passage des navires sur le canal (arrêts momentanés de la circulation).

Pour répondre à ces besoins, il est envisagé : une chaussée bidirectionnelle de 2 voies de 3.25 m de large chacune, un trottoir piéton de largeur 1.40 m et une piste cyclable bidirectionnelle de 3 m de large qui s'intégrera dans le schéma du réseau cyclable de l'agglomération.



PROFIL EN TRAVERS SUR L'OUVRAGE

Du point de vue des usages maritimes, il est prévu que le type du nouveau pont soit similaire au pont existant c'est-à-dire un pont tournant dont la technologie est éprouvée. Il permettra un chenal de navigation de 40 m de large permettant de recevoir tous les types de navires capables de franchir les écluses de Ouistreham. Le gabarit libre sous le pont sera fixé entre 4,10 m et 4,50 m permettant d'assurer le passage des activités de loisirs, comme l'aviron, ou de futures navettes fluviales sans avoir à manœuvrer le pont.

Où implanter cet ouvrage ?

Parce qu'il n'est pas envisageable de couper le franchissement du canal pendant plusieurs mois, le nouveau pont ne peut être construit à l'emplacement de l'existant. Il ne peut non plus être érigé en amont en raison de l'urbanisation présente et future. Il doit donc être implanté en aval (au Nord).

L'emplacement retenu est situé à environ 40 m en aval. Il tient compte de la nécessité de permettre la manœuvre du pont existant pendant les travaux, de la présence du réseau de chauffage urbain et de la volonté de minimiser les emprises foncières à acquérir ou sur les milieux naturels humides environnants.



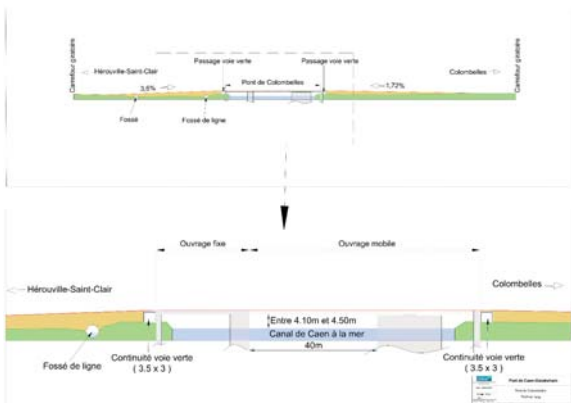
PLAN PROJET

Comment sera-t-il raccordé au réseau de circulation existant ?

Le nouveau pont sera raccordé au réseau routier départemental, au carrefour giratoire des RD 402 – 226 et à l'Ouest par un nouveau carrefour giratoire à créer au droit de la rue verte et du chemin des carrières qui devra être légèrement modifié.

La voie verte en rive droite du canal franchit la RD 226 par un passage piéton à niveau. Le nouvel ouvrage qui sera plus haut devrait permettre de sécuriser cette traversée par un passage inférieur.

PLAN DE COUPE DU PONT

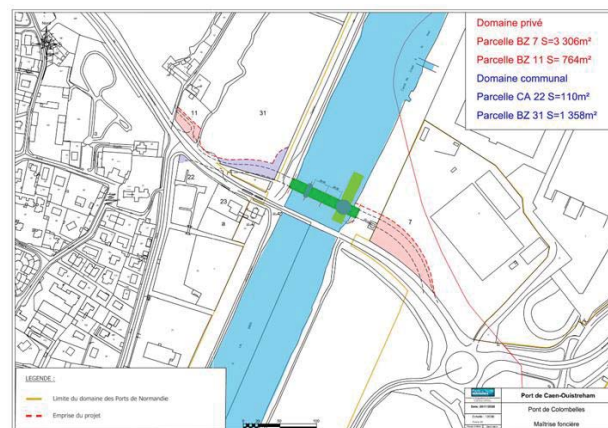


Impacts

Sur les propriétés adjacentes

Le projet nécessite l'acquisition de 7 500 m² répartis entre 4 000 m² de propriétés privées et 3 500 m² de domaine communal. Globalement l'accès aux propriétés n'est pas modifié, à l'exception de la rue des carrières.

PLAN SCHEMATIQUE DES ACQUISITIONS



Sur les milieux naturels

Le projet réduit très mineure de 3000 m² une zone humide de 45 000 m². En compensation, une zone humide sera reconstituée en rive droite, et des mesures de gestion adaptées conduites par une structure reconnue seront proposées pour pérenniser l'ensemble de la zone.



Budget de l'opération

Le budget global de l'opération est de 20 millions d'€ HT. La répartition du budget est la suivante :

Etudes	700 000 € HT
Travaux :	19 300 000 € HT
• Pont :	15 000 000 € HT
• Rétablissement des voiries :	3 000 000 € HT
• Déplacement des réseaux et foncier :	1 300 000 € HT

Elle est financée à part égale par la Région Normandie, le Département du Calvados et la Communauté Urbaine de Caen la mer.

Déroulement de l'opération

- Définition du programme : en cours de finalisation
- Reconnaitances géotechniques : en cours de réalisation et jusqu'en mars 2021
- Diagnostics avant travaux : réalisés
- Concertation : du 1^{er} février au 15 mars 2021
- Etudes environnementales et constitution du dossier d'autorisation : en cours
- Instruction du dossier d'autorisation : Mars à septembre 2021
- Enquête publique : dernier trimestre 2021
- Autorisation : fin 1^{er} trimestre 2022
- Lancement de la procédure de déclaration d'utilité publique et d'acquisitions foncières : Mars 2021
- Marché travaux (procédure conception-réalisation) : Janvier 2021 à Février 2022
- Travaux : Mars 2022 à l'été 2023

QUESTIONS - REPONSES

LA CONCERTATION

⇒ A quoi sert la concertation publique ?

Elle est obligatoire selon le code de l'urbanisme mais son organisation et ses modalités sont libres. On consulte pour que le public puisse s'exprimer dès l'amont du projet et faire part de ses observations et remarques.

⇒ Quel est l'objet précis de la concertation ?

Il s'agit de porter ce projet à la connaissance du public et de l'inviter à s'exprimer sur le programme de remplacement du pont.

⇒ Si je donne mon avis à quoi ça sert ?

Le recueil d'avis permet à tout un chacun de s'exprimer sur le projet de remplacement du pont (place des mobilités douces, pertinence du projet, dimensionnement du pont, budget...). A la fin de la concertation publique, Ports de Normandie tirera un bilan de celle-ci et prendra en compte tout ou partie des observations dans l'élaboration du projet. Ce dernier sera ensuite soumis à enquête publique, phase pendant laquelle le public pourra de nouveau s'exprimer. C'est seulement après l'ensemble de ces phases que l'autorisation préfectorale pourra être délivrée.

⇒ Pourquoi la concertation a-t-elle lieu avant l'enquête publique ?

Parce que c'est la première phase d'association du public obligatoire pour le déroulement de ce projet. Elle permet au maître d'ouvrage – Ports de Normandie – d'occurrence - d'orienter et de préciser son projet.

⇒ Quels sont les principaux objectifs du projet

Les objectifs poursuivis de ce projet sont tous d'intérêt public :

- Pérenniser et sécuriser le fonctionnement de l'ouvrage
- Optimiser le fonctionnement maritime du canal
- Eviter les aléas dus aux arrêts du pont, sur la circulation routière
- Sécuriser les déplacements piétons, cyclistes et personnes à mobilité réduite et assurer la continuité avec les voies cyclables existantes et les projets environnants en déplacements doux

LE PONT ACTUEL

⇒ Pourquoi remplacer le pont ?

Le pont de Colombelles est vétuste. Il n'est techniquement plus en capacité de répondre au trafic croissant qu'il subit et des signes inquiétants de fatigue sont apparus qui ont conduit à y interdire la circulation des poids lourds. Les pannes sont chroniques et entraînent des perturbations de circulation importantes. Il est impossible de prolonger sa durée de vie au-delà de quelques années. Les coûts d'exploitation sont très importants. Il n'est donc pas envisageable de maintenir un ouvrage soumis à des interruptions de service aléatoires et préjudiciables pour les trafics portuaires et routiers.

⇒ Pourquoi changer le pont actuel et ne pas faire des réparations qui éviteraient ce remplacement ?

Au fil du temps, les réparations sont de plus en plus coûteuses, longues et difficiles à réaliser. Pour une bonne gestion de l'argent public, il est devenu nécessaire de le remplacer. Par ailleurs, réparer le pont ne réglerait pas le fait qu'il n'est pas adapté et pas adaptable à l'évolution des usages (développement des mobilités douces et bateaux de plus en plus larges...). Enfin, il est très bruyant ce qui est peu compatible avec la construction d'un éco-quartier à proximité.

⇒ Combien de véhicules circulent chaque jour sur le pont ?

Il reçoit 18 000 véhicules par jour dont 7 % de poids lourds. Ce pont est un point de liaison essentiel entre l'Ouest et l'Est de l'agglomération caennaise. Ce rôle va se confirmer avec la mise en service de la desserte portuaire par le Département du Calvados et la réalisation progressive des nouveaux secteurs d'habitat d'Hérouville Saint Clair en rive droite du canal.

⇒ De quand date la construction de ce pont ?

Le pont de Colombelles est un ouvrage mobile datant de 1958-1959.

⇒ Quel est le mécanisme de ce pont ?

C'est un système de rotation sur pivot central.

⇒ Pourquoi les poids lourds sont interdits ?

C'est une mesure de préservation de l'ouvrage désormais en fin de vie afin d'éviter d'accroître la fatigue structurelle de l'ouvrage.

⇒ Pourquoi autant de temps de fermeture à chaque maintenance sur le pont ?

La vétusté du pont nécessite un entretien régulier assez lourd qui comprend, entre autres, la réflexion et le réglage du système de rotation, des opérations de soudure des grilles métalliques constituant le tablier du pont...

⇒ Que va devenir l'actuel pont quand le nouveau sera construit ? Qu'avez-vous prévu en la matière ? Est-il envisageable de recycler certaines parties ?

L'ancien pont sera démolit et les berges du canal reconstituées. Cette opération se déroulera une fois le nouveau pont mis en service. L'ouvrage sera dépollué par une entreprise spécialisée et le métal pourra être retraité pour valorisation.

LA PERIODE DES TRAVAUX

⇒ Quel est le calendrier prévisionnel de ce projet ?

Concertation publique: du 1^{er} février au 15 mars 2021

Enquête publique : dernier trimestre 2021

Travaux : de Mars 2022 à l'été 2023

Mise en service : rentrée 2023

⇒ Combien de temps de travaux ?

18 mois de travaux sont prévus

⇒ Qui sont les financeurs et quel est le budget global du projet ?

20 millions d'euros financés par la Région Normandie, le Département du Calvados et la Communauté Urbaine de Caen-la-Mer

⇒ Quels sont les partenaires de ce projet ?

Les co-financeurs et les villes d'Hérouville Saint Clair et Colombelles

⇒ Qui est le maître d'ouvrage ?
Ports de Normandie.

⇒ Qui va faire les travaux ?

Le groupement d'entreprises qui réalisera l'opération n'est pas encore connu. La procédure de recrutement est en cours. Ports de Normandie a choisi de procéder par la démarche dite de conception/réalisation. Celle-ci permet d'associer tout au long du projet les études et la construction et ainsi de gérer plus finement la complexité des relations entre les éléments (génie civil, métallerie, mécanismes, commandes) de cet ouvrage mobile. L'entreprise travaillera sur la base du programme établi par Ports de Normandie. Pour cette raison, le détail de l'ouvrage ne peut être encore présenté.

⇒ Est-ce que le pont actuel sera fermé pendant la durée des travaux ? Pourra-t-on circuler sur cet axe pendant toute la durée des travaux ?

La circulation routière et maritime seront maintenues pendant toute la durée du chantier. C'est précisément pour maintenir la circulation routière qu'il a été décidé de construire un nouveau pont en aval de l'actuel. S'il avait été décidé de construire un nouveau pont à l'emplacement exact de l'actuel, la circulation aurait dû être interrompue pendant toute la durée du chantier, soit 18 mois environ. La densité du trafic sur l'agglomération caennaise ne le permet pas.

⇒ En période de travaux, est-ce qu'il est prévu des périodes de maintenance sur l'actuel pont ?

Le pont en service devant être démolé, il n'est pas envisagé d'y réaliser de travaux lourds. Toutefois, des opérations de maintenance pourraient encore s'avérer nécessaires pour le maintenir en fonctionnement. Celles-ci, dans la mesure du possible, sont faites pendant les périodes de moindre gêne pour la circulation.

⇒ Pour les riverains, quels seront les impacts des travaux en termes de nuisances sonores ?

L'essentiel de la gêne acoustique subie dans le secteur est dû à la circulation automobile. Ce sera encore le cas pendant les travaux. Les travaux les plus bruyants ne seront pas autorisés la nuit et le dimanche.

⇒ Pour les usagers quotidiens du pont, quels vont être les impacts en termes de trafic routier ?

Pendant les travaux la circulation est maintenue sur le pont actuel. Le pont futur est construit en dehors du flux. La gêne sur la circulation pourra être présente lors des travaux de raccordement des voiries nouvelles.

⇒ Quels seront les impacts environnementaux de ces travaux ?

Pendant les travaux, le risque essentiel réside dans la pollution des eaux du canal en cas d'accident. Des mesures de préventions et d'interventions (barrage) seront imposées à l'entreprise.

Le projet en lui-même touche 0,3 ha de zone humide (sur une surface totale d'environ 4,5 ha). En compensation, des mesures de gestion adaptées et conduites par une structure reconnue seront proposées pour pérenniser l'ensemble de la zone.

⇒ Quel seront les impacts sur le trafic maritime (plaisance, commerce...) pendant les travaux ?
Pendant les travaux, le trafic maritime sera maintenu.

⇒ Quelle va être l'organisation logistique des flux routiers pendant la période de travaux ?
L'accès au chantier se fera par la RD 226 (route de Colombelles), à l'Est à partir du carrefour giratoire avec la RD 402, à l'Ouest à partir d'un accès spécifiquement aménagé.

⇒ La voie verte va-t-elle rester accessible pendant toute la durée des travaux ?
Oui, moyennant de possibles aménagements provisoires.

LE FUTUR OUVRAGE

⇒ Quels seront les changements majeurs de ce nouveau pont ?

Cet aménagement doit se faire en prenant en considération la desserte routière d'ensemble entre l'échangeur de la RD 515 et le rond-point RD 402 – 226 mais aussi l'exploitation commerciale du port de Caen-Ouistreham par les navires empruntant le canal afin de desservir les différents secteurs d'activité du port.

L'ouvrage constituera le premier lien entre le nouveau quartier de « la presqu'île hérouvillaise » et la ville « historique ». Il doit donc assurer différents types de déplacement dans une cohabitation harmonieuse et sécurisée entre les usages « doux » de déplacement et de fréquentation du site, et les contraintes d'une circulation dense qui devra être apaisée, afin de répondre aux problèmes de cohabitation d'usages, mais aussi de gestion de passage des navires sur le canal (arrêts momentanés de la circulation).

Pour répondre à ces besoins, il est envisagé de créer :

- Une chaussée bidirectionnelle de 2 voies de 3.25 m de large chacune
- Un trottoir piéton de largeur 1.40 m
- Une piste cyclable bidirectionnelle de 3 m de large qui s'intégrera dans le schéma du réseau cyclable de l'agglomération

Il sera également plus haut que le pont existant afin de permettre le passage d'un plus grand nombre de bateaux de promenade (type navette) sans avoir à le manœuvrer.

⇒ Pourquoi avez-vous décidé d'implanter le nouveau pont à cet emplacement là et pas un autre ? Qui en a décidé ? Sur quelles bases ?

Parce qu'il n'est pas envisageable de couper le franchissement du canal pendant plusieurs mois, le nouveau pont ne peut être construit à l'emplacement de l'existant. Il ne peut pas non plus être érigé en amont en raison de l'urbanisation présente et future. Il a donc été décidé de le construire en aval de l'actuel pont.

L'emplacement retenu est situé à environ 40 m en aval. Il tient compte de la nécessité de permettre la manœuvre du pont existant pendant les travaux, de la présence du réseau de chauffage urbain et de la volonté de minimiser les emprises foncières à acquérir ou sur les milieux naturels humides environnants.

Globalement l'accès aux propriétés n'est pas modifié, à l'exception de la rue des carrières.

⇒ Comment est-il raccordé au réseau de circulation existant ?

Le nouveau pont sera raccordé au réseau routier départemental, au carrefour giratoire des RD 402 – 226 et à l'Ouest par un nouveau carrefour giratoire à créer au droit de la rue verte et du chemin des carrières qui devra être légèrement modifié.

La voie verte en rive gauche du canal franchit la RD 226 par un passage piéton à niveau. Le nouvel ouvrage, qui sera plus haut, devrait permettre de sécuriser cette traversée par un passage sous la route départementale. Un passage en rive droite sera également possible.

⇒ Quel sera le mécanisme du futur pont ? Comment s'ouvrira-t-il ?

Du point de vue des usages maritimes, il est prévu que le type du nouveau pont soit similaire au pont existant, c'est-à-dire un pont tournant à la technologie éprouvée. Il permettra un chenal de navigation de 40 m de large afin de recevoir tous les types de navires capables de franchir les écluses de Ouistreham. Le gabarit libre sous le pont sera calé entre 4,10 m et 4,50 m permettant d'assurer le passage des activités de loisirs, comme l'aviron ou de futures navettes fluviales sans avoir à manœuvrer le pont.

Le système de commande sera intégré dans le dispositif de conduite des ouvrages mobiles de Ports de Normandie.

⇒ De quelle couleur sera le nouveau pont ?

Il est fait le choix d'un ouvrage au dessin simple intégré à son environnement, sans effet marqueur ou de signal. La couleur n'est pas choisie. Elle sera déterminée par les collectivités locales et avis de l'Architecte des Bâtiments de France qui doit être consulté.

⇒ Y aurait-il toujours ce système de grilles assez dangereux pour les motards et les cyclistes ?
Non, le revêtement sera plus « classique » et donc moins dangereux et bruyant.

⇒ Comment et par qui sera assurée la maintenance et la manœuvre du nouveau pont ?

S'agissant d'un ouvrage portuaire, les manœuvres et maintenance seront assurées par les services de Ports de Normandie comme pour le pont actuel.

⇒ La manœuvre du pont prendra-t-elle autant de temps qu'actuellement ?

A priori, les temps de manœuvre devraient être similaires à ceux connus avec le pont existant.

⇒ Est-ce que les horaires de fermeture et d'ouverture du pont vont changer ?
Les conditions d'ouverture et de fermeture dépendent du trafic maritime présent sur le canal et ne devraient pas changer.

⇒ Est-ce que le nouveau pont produira moins de nuisances sonores que l'actuel ?
A priori, oui puisque la couche de roulement sera moins bruyante. La réglementation au regard du bruit des infrastructures terrestres sera respectée.

⇒ Qu'en est-il de l'intégration paysagère du nouveau pont ? Qu'avez-vous prévu ?
Il est fait le choix d'un ouvrage au dessin simple intégré à son environnement, sans effet marqueur ou de signal. La couleur n'est pas choisie. Elle sera déterminée par les collectivités locales et avis de l'Architecte des Bâtiments de France qui doit être consulté.
L'aménagement paysager d'accompagnement sera déterminé avant l'étude d'impact du projet.

⇒ Quels types de véhicules seront autorisés à circuler sur le pont ?
Tous les types de véhicules courants : cycles, motocyclettes, VL, PL pourront emprunter le pont

⇒ Quelle sera la vitesse maxi autorisée sur le pont ?
La vitesse maximale est fixée à 50 km.

⇒ Est-ce que les mobilités douces sont prises en compte dans la conception de ce pont ?
Différents types de déplacements sont pris en compte dans un souci de cohabitation harmonieuse et sécurisée entre les usages « doux » de déplacement et de fréquentation du site, et les contraintes d'une circulation dense qui devra être apaisée, afin de répondre aux problèmes de cohabitation d'usages, mais aussi de gestion de passage des navires sur le canal (arrêts momentanés de la circulation).

- Pour répondre à ces besoins, il est envisagé de créer :
- Une chaussée bidirectionnelle de 2 voies de 3.25 m de large chacune
 - Un trottoir piéton de largeur 1.40 m
 - Une piste cyclable bidirectionnelle de 3 m de large qui s'intégrera dans le schéma du réseau cyclable de l'agglomération

⇒ Est-ce que le nom du pont va changer ?
Cela n'a pas été envisagé. A priori la dénomination « Pont de Colombelles » est devenue commune.

Saint-Contest, le 4 mars 2021

COMMUNIQUE DE PRESSE

*Concertation publique : participez à la réunion
publique digitale pour le projet de remplacement
du Pont de Colombelles*

Dans le cadre du projet de remplacement du Pont de Colombelles, Ports de Normandie a lancé début février une concertation publique afin de recueillir les contributions des usagers de ce pont. Avant la fin de cette concertation fixée le 15 mars prochain, Ports de Normandie invite les usagers à participer à une réunion publique à distance.

Pour participer à cette réunion : rendez-vous le 10 mars à 18h00 en vous connectant sur <https://youtu.be/6sFPCvP2C6Y>

Pour poser vos questions :

- ⇒ dès maintenant en écrivant à : concertation-colombelles@portsdenormandie.fr
- ⇒ ou directement par SMS (numéro communiqué pendant le direct.)

Pour rappel, pour s'informer sur le projet :

Le dossier de concertation est mis à disposition pendant toute la durée de la concertation - du 1^{er} février au 15 mars 2021 - dans les mairies d'Hérouville Saint-Clair, de Colombelles et au siège de Caen la Mer. Il est également téléchargeable depuis le site Internet portsdenormandie.fr

À PROPOS DE PORTS DE NORMANDIE

Propriétaire et gestionnaire des ports de Caen-Ouistreham, Cherbourg et Dieppe, Ports de Normandie ce sont : 6 000 emplois directs et indirects | Étude INSEE 2016 | 410 M€ investis en Normandie entre 2007 et 2020 | 100 ha dédiés aux Energies Marines Renouvelables et 2 futures bases de maintenance | 2 millions de passagers transmanche par an / 7 millions de tonnes de marchandises par an / Près de 50 écoles croisières par an et plus de 150 000 croisiéristes / 3 200 anneaux de plaisance, un port à sec et 33 600 nuitées / 1/3 du tonnage pêche déclaré en Normandie / Une offre de réparation navale complète

Ports de Normandie est le fruit de l'alliance de la Région Normandie, des départements du Calvados, de la Manche et de Seine Maritime et des Agglomérations de Caen la Mer, Le Cotentin et Dieppe Maritime, au service du développement économique de leurs territoires. Retrouvez toutes les informations à propos de Ports de Normandie sur portsdenormandie.fr

Contacts presse : Marie-Agnès Gérin 06 71 90 70 87 – marie-agnes.gerin@portsdenormandie.fr ou Anne Pétri-Maillard 02 31 53 64 53 – anne.petri-maillard@portsdenormandie.fr

Projet de remplacement du Pont de
Colombelles

Conducteur de la réunion publique digitale
10/03/2021



PREAMBULE

Présentation de l'objet de la réunion par Philippe Legueltel

Ordre du jour de la réunion :

- Présentation des grandes lignes du projet => photo aérienne



- Questions / réponses

Explication des règles de la réunion publique digitale :

- Les questions sont posées par chat et l'animateur désignera, au fur et à mesure, l'intervenant qui répondra à telle ou telle question.
- 1h à 1h30 maxi de réunion
- La réunion est enregistrée afin qu'elle puisse être rediffusée sur le site de Ports de Normandie

Présentation des intervenants :

- Michel Fricout, vice-président de la commission « aménagement et environnement » du département du Calvados, élu de Ports de Normandie => logo département
- Nicolas Joyau, vice-président « mobilités » à la Communauté urbaine de Caen la mer (membre de Ports de Normandie) => logo Caen la mer
- Rodolphe Thomas, Maire d'Hérouville Saint-Clair, vice-président de Caen la Mer en charge de l'Emploi, de l'Économie sociale et solidaire et de la Politique de la Ville et vice-président de la Région Normandie en charge de la politique de la ville et de la cohésion sociale / élu de Ports de Normandie au titre de la Région => logo Normandie / logo ville d'Hérouville
- Marc Pottier, Maire de Colombelles et vice-président de Caen la Mer en charge de la Culture =>
- Philippe Deiss, Directeur Général de Ports de Normandie => logo PORTS DE NORMANDIE

Rappel des règles d'une concertation publique

La concertation publique est une procédure réglementaire appliquée par le code de l'environnement. Elle s'adresse aux usagers, riverains et habitants du périmètre de l'agglomération de Caen la Mer. Elle a pour but de favoriser la consultation du public et recueillir son avis, en phase amont de la démarche d'autorisation du projet (avant l'enquête publique).

La concertation publique doit permettre de débattre :

- De l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet
- Des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire
- Des solutions alternatives, y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre
- Des modalités d'information et de participation du public après concertation publique

Après cette phase de consultation du public, Ports de Normandie établira un bilan qui sera publié sur son site internet (portsdenormandie.fr). En s'appuyant sur ce bilan, le maître d'ouvrage tirera les enseignements de la concertation et décidera des suites à donner au projet.

L'ensemble des éléments relatifs à la concertation publique seront versés au dossier de déclaration de projet. À l'issue de la procédure, une enquête publique sera organisée. Le dossier soumis à enquête publique sera enrichi du bilan de la concertation publique.

La concertation publique se déroulera du 1^{er} février 2021 au 15 mars 2021

PRESENTATION DES GRANDES LIGNES DU PROJET

Philippe Deiss

Le maître d'ouvrage : Ports de Normandie => qu'est-ce que c'est ?

Ports de Normandie : un syndicat mixte financé par la Région Normandie, les départements du Calvados, de la Manche et de la Seine Maritime et les Agglomérations de Caen la Mer, du Cotentin et de Dieppe Maritime au service du développement de l'économie maritime normande.

Autorité portuaire, le rôle de « Ports de Normandie » est de gérer et d'aménager le domaine portuaire, de garantir la sécurité des accès nautiques et de définir une politique de développement durable pour ces trois ports.

Les trois ports composant Ports de Normandie sont :

- Caen-Ouistreham
- Cherbourg
- Dieppe

Ports de Normandie est propriétaire de l'ensemble des ouvrages qui enjambent le canal rejoignant Caen à la mer :

- Le pont de la Fonderie au niveau du Bassin St-Pierre => photo ci-dessous



- Le Pegasus Bridge => photo ci-dessous



- Les écluses de Ouistreham



- Et bien sûr le Pont de Colombelles => c'est donc à ce titre que Ports de Normandie est le maître d'ouvrage du projet de remplacement du Pont.



Les chiffres clefs de Ports de Normandie (hors COVID)

- 6 000 emplois directs et indirects
- 410 M€ investis en Normandie entre 2007 et 2020
- 100 ha dédiés aux Energies Marines Renouvelables
- Plus de 2 M de passagers transmanche par an
- Près de 7 M de tonnes de marchandises /an
- 3 200 anneaux de plaisance, un port à sec et 33 600

Pourquoi remplacer le Pont de Colombelles ?

Le pont de Colombelles est vétuste. => photos maintenance



Il n'est techniquement plus en capacité de répondre au trafic qu'il subit et des signes inquiétants de fatigue sont apparus qui ont conduit à y interdire la circulation des poids lourds. Les pannes sont répétitives et chroniques et entraînent des perturbations de circulation importantes. Il est impossible de prolonger sa durée de vie au-delà de quelques années. Les coûts d'exploitation sont devenus très importants.

Ce pont est un point de liaison essentiel entre l'Ouest et l'Est de l'agglomération. Il reçoit 18 000 véh/j dont 7 % de poids lourds. Ce rôle se confirme avec la mise en service récente de la desserte portuaire => photo de la desserte portuaire



- par le Département du Calvados et la réalisation progressive des nouveaux secteurs d'habitat d'Hérouville Saint Clair en rive droite du canal

Il n'est donc pas envisageable de maintenir un ouvrage soumis à des interruptions de service aléatoires préjudiciables pour les trafics portuaires et routiers.

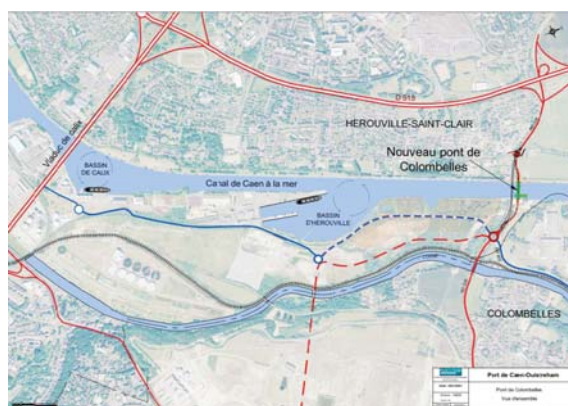
Le trafic portuaire annuel au pont de Colombelles :

2020 : 820 navires dont 566 plaisanciers, 60 commerce et 194 servitudes (remorqueurs principalement)

2019 : 1262 navires, dont 877 plaisanciers, 77 commerce, et 308 servitudes

2018 : 1142 navires dont 849 plaisanciers, 64 commerce et 229 servitudes

2017 : 1319 navires dont 1033 plaisanciers, 71 commerce et 215 servitudes



VUE D'ENSEMBLE => plan en copie pdf

Quel ouvrage pour le remplacer ?

Cet aménagement doit se faire en prenant en considération la desserte routière d'ensemble entre l'échangeur de la RD 515 et le rond-point RD 402 – 226 mais aussi l'exploitation commerciale du port de Caen-Ouistreham par les navires empruntant le canal afin de desservir les différents secteurs d'activité du port.

L'ouvrage constituera le premier lien entre le nouveau quartier de « la Presqu'île hérouvillaise » et la ville « historique ». ... ajout shoot site web hérouville

GRANDS PROJETS

LA PRESQU'ÎLE HÉROUVILLAISE

Un espace limité par l'Orne et le Canal lui confère une identité particulière de par sa géographie et son paysage, son histoire et ses activités. Le renouvellement urbain de ce site y participe en fait un enjeu stratégique à l'échelle de l'agglomération.

Il doit donc assurer différents types de déplacement dans une cohabitation harmonieuse et sécurisée entre les usages « doux » de déplacement et de fréquentation du site, et les contraintes d'une circulation dense qui devra être apaisée, afin de répondre aux problèmes de cohabitation d'usages, mais aussi de gestion de passage des navires sur le canal (arrêts momentanés de la circulation).

Pour répondre à ces besoins, il est envisagé : une chaussée bidirectionnelle de 2 voies de 3.25 m de large chacune, un trottoir piéton de largeur 1.40 m et une piste cyclable bidirectionnelle de 3 m de large qui s'intégrera dans le schéma du réseau cyclable de l'agglomération.



PROFIL EN TRAVERS SUR L'OUVRAGE => fichier pdf en copie

Du point de vue des usages maritimes, il est prévu que le type du nouveau pont soit similaire au pont existant c'est-à-dire un pont tournant dont la technologie est éprouvée. Il permettra un chenal de navigation de 40 m de large permettant de recevoir tous les types de navires capables de franchir les écluses de Ouistreham. Le gabarit libre sous le pont sera fixé entre 4,10 m et 4,50 m permettant d'assurer le passage des activités de loisirs, comme l'aviron, ou de futures navettes fluviales sans avoir à manœuvrer le pont.

Où implanter cet ouvrage ?

Parce qu'il n'est pas envisageable de couper le franchissement du canal pendant plusieurs mois, le nouveau pont ne peut être construit à l'emplacement de l'existant. Il ne peut non plus être érigé en amont en raison de l'urbanisation présente et future. Il doit donc être implanté en aval (au Nord).

L'emplacement retenu est situé à environ 40 m en aval. Il tient compte de la nécessité de permettre la manœuvre du pont existant pendant les travaux, de la présence du réseau de chauffage urbain et de la volonté de minimiser les emprises foncières à acquérir ou sur les milieux naturels humides environnants.



PLAN PROJET => fichier pdf fourni

+ photo ci-dessous



Budget de l'opération

Le budget global de l'opération est de 20 millions d'€ HT. La répartition du budget est la suivante :

Études	700 000 € HT
Travaux :	19 300 000 € HT
• Pont :	15 000 000 € HT
• Rétablissement des voiries :	3 000 000 € HT
• Déplacement des réseaux et foncier :	1 300 000 € HT

Elle est financée à part égale par la Région Normandie, le Département du Calvados et la Communauté Urbaine de Caen la mer. => remettre les logos des partenaires

Déroulement de l'opération

- Définition du programme : en cours de finalisation
- Reconnaitances géotechniques : en cours de réalisation et jusqu'en mars 2021
- Diagnostics avant travaux : réalisés
- Concertation : du 1^{er} février au 15 mars 2021
- Études environnementales et constitution du dossier d'autorisation : en cours
- Instruction du dossier d'autorisation : Mars à septembre 2021
- Enquête publique : dernier trimestre 2021
- Autorisation : fin 1^{er} trimestre 2022
- Lancement de la procédure de déclaration d'utilité publique et d'acquisitions foncières : Mars 2021
- Marché travaux (procédure conception-réalisation) : Janvier 2021 à Février 2022
- Travaux : Mars 2022 à l'été 2023

LES QUESTIONS LES PLUS FREQUENTES

Deux questions reviennent le plus fréquemment depuis le début de la concertation publique :

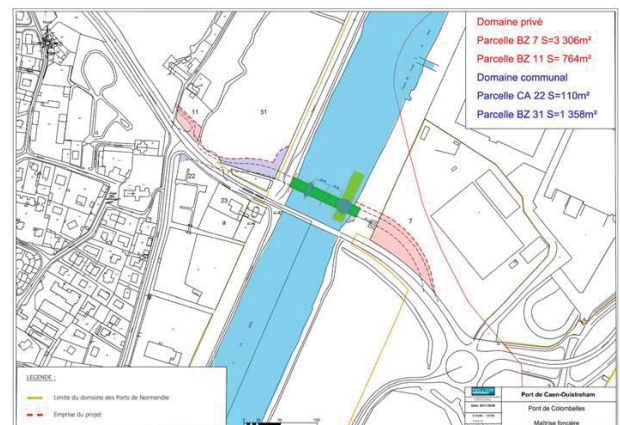
- Qu'est-il prévu pour limiter l'impact sonore du trafic qui risque d'augmenter ?
- Quels aménagements sont-ils prévus pour les mobilités douces ?

Impacts du projet

Sur les propriétés adjacentes.

Le projet nécessite l'acquisition de 7 500 m² répartis entre 4 000 m² de propriétés privées et 3 500 m² de domaine communal. Globalement l'accès aux propriétés n'est pas modifié, à l'exception de la rue des carrières.

PLAN SCHEMATIQUE DES ACQUISITIONS => fichier pdf fourni



Sur les milieux naturels

Le projet réduit très minoritairement de 3000 m² une zone humide de 45 000 m². En compensation, une zone humide sera reconstituée en rive droite, et des mesures de gestion adaptées conduites par une structure reconnue seront proposées pour pérenniser l'ensemble de la zone.

MILIEUX NATURELS => fichier pdf fourni



⇒ Quels seront les impacts environnementaux de ces travaux ?

Pendant les travaux, le risque essentiel réside dans la pollution des eaux du canal en cas d'accident. Des mesures de préventions et d'interventions (barrage) seront imposées à l'entreprise.

Le projet en lui-même touche 0,3 ha de zone humide (sur une surface totale d'environ 4,5 ha). En compensation, des mesures de gestion adaptées et conduites par une structure reconnue seront proposées pour pérenniser l'ensemble de la zone.

Impact sonore

⇒ Pour les riverains, quels seront les impacts des travaux en termes de nuisances sonores ?

L'essentiel de la gêne acoustique subie dans le secteur est dû à la circulation automobile. Ce sera encore le cas pendant les travaux. Les travaux les plus bruyants ne seront pas autorisés la nuit et le dimanche.

⇒ Est-ce que le nouveau pont produira moins de nuisances sonores que l'actuel ?

A priori, oui puisque la couche de roulement sera moins bruyante. La réglementation au regard du bruit des infrastructures terrestres sera respectée.

⇒ Le nouveau pont autorisera le passage des + de 7,5 T et probablement plus de trafic routier. Qu'est-il prévu pour limiter les nuisances sonores dues à cette augmentation du trafic ?

Les évaluations des niveaux sonores produits par le flux sur le nouveau pont prennent en compte le nombre de poids lourds et les évolutions prévisionnelles de trafic. Elles montrent que les niveaux réglementaires sont respectés.

Mobilités douces

⇒ Quels seront les changements majeurs de ce nouveau pont ?

Cet aménagement doit se faire en prenant en considération la desserte routière d'ensemble entre l'échangeur de la RD 515 et le rond-point RD 402 – 226 mais aussi l'exploitation commerciale du port de Caen-Ouistreham par les navires empruntant le canal afin de desservir les différents secteurs d'activité du port.

L'ouvrage constituera le premier lien entre le nouveau quartier de « la presque île Hérouville » et la ville « historique ». Il doit donc assurer différents types de déplacement dans une cohabitation harmonieuse et sécurisée entre les usages « doux » de déplacement et de fréquentation du site, et les contraintes d'une circulation dense qui devra être apaisée, afin de répondre aux problèmes de cohabitation d'usages, mais aussi de gestion de passage des navires sur le canal (arrêts momentanés de la circulation).

Pour répondre à ces besoins, il est envisagé de créer :

- Une chaussée bidirectionnelle de 2 voies de 3.25 m de large chacune
- Un trottoir piéton de largeur 1.40 m
- Une piste cyclable bidirectionnelle de 3 m de large qui s'intégrera dans le schéma du réseau cyclable de l'agglomération

Il sera également plus haut que le pont existant afin de permettre le passage d'un grand nombre de bateaux de promenade (type navette) sans avoir à le manœuvrer.

⇒ Est-ce que les mobilités douces sont prises en compte dans la conception de ce pont ?

Différents types de déplacements sont pris en compte dans un souci de cohabitation harmonieuse et sécurisée entre les usages « doux » de déplacement et de fréquentation du site, et les contraintes d'une circulation dense qui devra être apaisée, afin de répondre aux problèmes de cohabitation d'usages, mais aussi de gestion de passage des navires sur le canal (arrêts momentanés de la circulation).

Pour répondre à ces besoins, il est envisagé de créer :

- Une chaussée bidirectionnelle de 2 voies de 3.25 m de large chacune
- Un trottoir piéton de largeur 1.40 m
- Une piste cyclable bidirectionnelle de 3 m de large qui s'intégrera dans le schéma du réseau cyclable de l'agglomération

Autres questions

Comment sera-t-il raccordé au réseau de circulation existant ?

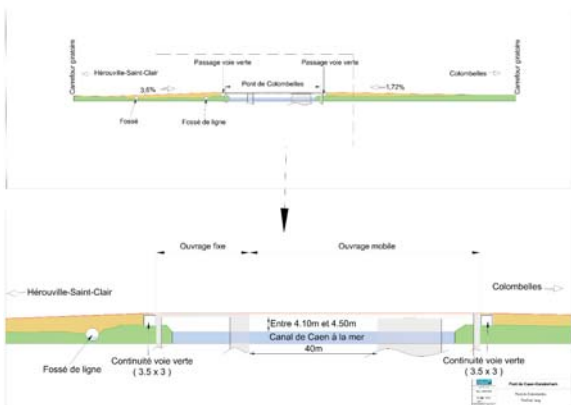
Michel Fricout

Le nouveau pont sera raccordé au réseau routier départemental, au carrefour giratoire des RD 402 – 226 et à l'Ouest par un nouveau carrefour giratoire à créer au droit de la rue verte et du chemin des carrières qui devra être légèrement modifié.

La voie verte en rive droite du canal franchit la RD 226 par un passage piéton à niveau. Le nouvel ouvrage qui sera plus haut devrait permettre de sécuriser cette traversée par un passage inférieur. => photo ci-dessous à insérer



PLAN DE COUPE DU PONT => fichier fourni



⇒ Que va devenir l'actuel pont quand le nouveau sera construit ? Qu'avez-vous prévu en la matière ? Est-il envisageable de recycler certaines parties ?

L'ancien pont sera démolit et les berges du canal reconstituées. Cette opération se déroulera une fois le nouveau pont mis en service. L'ouvrage sera dépollué par une entreprise spécialisée et le métal pourra être retraité pour valorisation.

⇒ Est-ce que le pont actuel sera fermé pendant la durée des travaux ? Pourra-t-on circuler sur cet axe pendant toute la durée des travaux ?

La circulation routière et maritime seront maintenues pendant toute la durée du chantier. C'est précisément pour maintenir la circulation routière qu'il a été décidé de construire un nouveau pont en aval de l'actuel. S'il avait été décidé de construire un nouveau pont à l'emplacement exact de l'actuel, la circulation aurait dû être interrompue pendant toute la durée du chantier, soit 18 mois environ. La densité du trafic sur l'agglomération caennaise ne le permet pas.

⇒ Quel sera le mécanisme du futur pont ? Comment s'ouvrira-t-il ?

Du point de vue des usages maritimes, il est prévu que le type du nouveau pont soit similaire au pont existant, c'est-à-dire un pont tournant à la technologie éprouvée. Il permettra un chenal de navigation de 40 m de large afin de recevoir tous les types de navires capables de franchir les écluses de Ouistreham. Le gabarit libre sous le pont sera calé entre 4,10 m et 4,50 m permettant d'assurer le passage des activités de loisirs, comme l'aviron ou de futures navettes fluviales sans avoir à manœuvrer le pont.

Le système de commande sera intégré dans le dispositif de conduite des ouvrages mobiles de Ports de Normandie.

Système de rotation actuel photo



⇒ La manœuvre du pont prendra-t-elle autant de temps qu'actuellement ?

A priori, les temps de manœuvre devraient être similaires à ceux connus avec le pont existant.

- ⇒ Est-ce que les horaires de fermeture et d'ouverture du pont vont changer ?
- ⇒ Les conditions d'ouverture et de fermeture dépendent du trafic maritime présent sur le canal et ne devraient pas changer. (Temp estimé pour la fermeture au trafic routier 3,00 mn. Temp estimé pour l'ouverture au trafic routier 2mn30')
- ⇒ Renvoi vers l'appli citykomi ou le site web de ports de normandie pour connaître les horaires et être informés en direct



13 Annexe 7 : Recueil des contributions et questions

Sur le site : concertation-colombelles@portsdenormandie.fr

- Je vais être bref le projet et de faire un pont amélioré , s'ajoutant au viaduc de la zone industrielle de la SMN ceci ne règlera les problèmes de circulation , le mieux aurait été de faire un autre viaduc à cette endroit surplombant l'Orne et le canal , ce n'est que mon avis
- Je souhaiterais savoir si un pont enjambant le canal et l'orne entre les deux communes, avec une liaison directe à l'axe Caen Ouistreham ne serait il pas possible et moins coûteux sur le long terme ?
Le projet s'inscrit il dans une vue globale de circulation et de liaison entre les différents axes de la métropole caennaise et du contournement de celle-ci (axe Epron-Herouville)?
- Nouveau pont tout à fait logique compte tenu d'une part de la vétusté attestée du pont de Colombelles actuel d'autre part compte tenu de la nouvelle desserte portuaire (belle réussite d'infrastructure) et du futur éco-quartier d'Herouville notamment
Deux points aussi à considérer pour ce nouveau pont :
d'une part son confort de sécurité avec l'exigence d'une chaussée élargie car le pont actuel n'est guère favorable aux passages des vélos*en particulier (usage multi-modal : du vélo à la trottinette, etc.),
d'autre part exigence de nouvelle maniabilité du pont (c'est-à-dire vis-à-vis du passage de bateaux (y compris de croisières) et de fluidité de la circulation aussi lors des passages de bateaux. Pour cette fluidité, aux points routiers de possible évitement de queues d'attente une signalétique déportée (indiquant donc le temps d'attente) serait utile (Les évolutions numériques devraient faciliter cette manière de faire)
A noter aussi que lorsque l'on refait (pour le motif essentiel de nécessité vu la vétusté de l'infrastructure existante) le pont de Colombelles l'on privilégie là la circulation automobile (certains diraient le tout automobile !) mais cela concerne tout le secteur concerné et au-delà. Donc précisément, si l'on se réfère à l'ensemble de ce secteur c'est-à-dire de « Caen à la mer Ouistreham **», ce qui devrait être la définition large de la Presqu'île caennaise***, et aussi compte tenu des évolutions générales très accélérées de notre environnement global (transition écologique), dans ce large secteur caennais « fluvio » maritime, assurons-nous bien du maintien des emprises SNCF pour le transport ferroviaire (fret) ! On l'a vu concrètement par exemple lors des récents travaux pour la nouvelle « desserte portuaire », l'évacuation des gravats a été facilitée par la résurgence d'usage de la voie ferrée -ancienne- !
*augmentation vraisemblablement, à tout le moins dans l'avenir, due aux nouvelles pratiques de mobilité (VAE) et aux circuits vélos nouvellement existants : des Rives de l'Orne via la rive droite de l'Orne (variante La Clopée via le circuit aménagé sur l'extrémité de la SMN puis descente vers le pont de Colombelles) puis route réservée aux vélos-piétons rive droite de l'Orne via le pont de Colombelles et enfin retour sur Caen le long du canal de l'Orne rive gauche (une autre variante circuit pouvant passer à/p du pont de la Fonderie Caen via la piste cyclable-piétons de la Presqu'île de Caen vers la route existante du futur éco-quartier d'Herouville-Saint-Clair, etc.).
** = siège de la très prochaine plate-forme d'éoliennes.*** projet reconnu nationalement comme Projet d'Intérêt Majeur (PIM*).
- J'habite à Lion sur mer, et je me rends à mon travail (Renault-trucks) à vélo, je longe la voie verte qui vient de Ouistreham, durant les travaux je ne pourrai plus traverser le canal. Je serai obligé d'emprunter la rue de la mer D 402 de Bénouville jusqu'à l'usine, belle ligne droite très dangereuse pour les cyclistes. Prévoyez-vous d'emménager une piste cyclable temporaire sur la D402 le temps des travaux. Merci pour votre réponse.
- Oui je pense qu'il serait bon de refaire le pont et réorganiser le trafic en tenant compte, des voitures mais aussi des vélos de plus en plus nombreux et qui sont dangereux sur le pont, des piétons qui sont nombreux à se promener et emprunter le pont. Pour ma part je prend le plus

- possible le nouveau viaduc de la SMN, mais l'arrivée dans la zone de la presqu'île est chaotique car la chaussée est vraiment très déformée! Si vous voulez que les gens empruntent plus ce chemin pour se rendre à Caen il faut refaire les routes sur ce secteur
- Il faudra profiter de ce changement de pont pour sécuriser la traversée par les piétons et les cyclistes. En effet beaucoup de personnes traverses à pied ou à vélo pour se rendre au travail et en particulier à Renault Truck
- Merci de lancer cette concertation. Etant usager quotidien pour me rendre au travail, je constate chaque jour le danger que représente l'ouvrage actuel pour les cyclistes. Pensez vous intégrer une piste cyclable sur le pont à venir? Cela semble impensable de ne pas prendre cette idée en compte étant donné les préoccupations environnementales et les volontés politiques affichées d'encourager la pratique du vélo.
- J'ajoute une simple contribution pour que la voie cyclable qui passe à proximité :
- ne soit pas trop impactée par les travaux
- soit mise en valeur ou du moins pas oubliée dans le projet
- Très bien la piste cyclable mais pourquoi une piste bidirectionnelle et pas 2 pistes ? Comment assurer la continuité avec les pistes cyclables des routes? A l'extérieur ou à l'intérieur du pont ?
- Nous sommes particulièrement inquiets concernant ce projet qui va permettre à des camions de circuler... Nous habitons le long de la route et les nuisances sonores, de pollution sont déjà bien trop importantes...qu'en sera t il avec encore plus de circulation sous nos fenêtres ? Peut on demander la construction d'un mur anti son entre la route et notre jardin? Avez vous pensé aux riverains ?
- Travaillant à Colombelles, j'enpreint tous les jours le pont. Il est important de faire cohabiter les piétons, vélos et voitures et une passerelle avant le pont permettrait de moins ralentir le trafic et sécuriserait les passages des vélos et piétons.
- Il est important de maintenir la circulation cycliste sur le pont pendant toute la durée des travaux, avec sécurité associée. Le schéma en coupe montre, à gauche, une voie de 3 m où il est mentionné piétons et cycle bidirectionnel. 3 m n'est pas suffisamment large si la voie est partagée entre cycliste et piétons. La vitesse de circulation est annoncée à 50 km. Est il possible de ralentir cette vitesse aux abords du pont et sur le pont ? Les dos d'âne avant et après le pont seront-ils conservés ?
Quel sera le temps moyen d'ouverture/fermeture du pont ? Quelles seront les périodes pour les maintenances préventives et combien de jours dureront elles ?
- 100% pour changer le pont de Colombelles. À l'arrêt, en travaux, bouchons répétés...Ce pont est un enfer pour les personnes qui l'utilisent. Merci aux collectivités de s'y pencher.
- C'est un beau projet ! Il est certain que le pont actuel a bien mérité sa retraite, j'espère qu'il sera conservé dans un lieu où l'on pourra se souvenir de tous ses bons services rendus aux usagers depuis longtemps... Ce nouveau pont aura une piste cyclable et piéton, c'est aussi nécessaire et je vous en félicite!
- Dans le projet du nouveau pont , il serait bien que l'on puisse traverser le pont à pied ou vélo lors des travaux de maintenance De plus vous mettez une appli pour les passages de bateaux ce qui est très bien , mais vous avez installé des panneaux d'informations qui n'informent de rien...exemple , pont fermé à colombelles mais pour qu'elle raison ?? Vous pourriez ajouter pour travaux 🚧 ou passages de bateaux 🚢 ce qui éviterait un détour inutile.

- J'ai étudié la proposition du pont, on aimerait que vous teniez mieux compte de la nuisance sonore, ce serait bien qu'il y ait un revêtement de la bande roulante du pont qui soit en anti-bruits, ainsi que des buttes, panneaux ou végétation pour protéger. Ce serait également bien qu'il soit plus haut de manière à laisser passer la plupart des bateaux de plaisance sans devoir ouvrir car actuellement le pont ouvre toujours aux moments critiques d'arrivée et sortie d'école ou du travail
- Les riverains hérouvillais de la RD 226 ont bien conscience de la nécessité de remplacer le pont de Colombelles, vétuste. Toutefois, comme déjà évoqué en mairie d'Hérouville il y a quelques années, ce projet va générer une augmentation du trafic sur la RD 226, notamment avec plus de poids lourds. La gêne acoustique subie sur le secteur due à la circulation automobile est déjà importante. Quelles mesures sont envisagées pour limiter ces nuisances pour les riverains, spécialement sur la portion de la RD 226 entre le pont et le croisement de la RD 515 ?
- J'aurais voulu les riverains très proches du projet non pas fait l'objet d'informations privilégiées ? Pendant les travaux, peut-on espérer un enfoncement des lignes téléphone et électrique et pas la même occasion amener la fibre aux riverains. Un mur ou autre procédé sera mis en place pour réduire le bruit ? des ralentisseurs ou autres pour faciliter les accès rue des carrières ? utilise chaque jour ce vieux pont et je serais ravi quand un pont neuf sera enfin construit.
- Nouveau pont pour un nouveau trafic plus important donc plus bruyant. Le tronçon nouvellement affecté suite au viaduc engendre déjà un bruit conséquent (vraisemblablement nature du revêtement de la voirie) mais aussi trafic. Le changement de revêtement serait à mon avis souhaitable dans le cadre de ces travaux.
- La voie verte qui passe en inférieur est une bonne chose, cela fluidifiera le trafic. Un tirant d'air de 4m10 permet le passage d'une partie de la navigation de plaisance, limitant donc les ouvertures et fermetures.
- Est ce qu'une étude a été faite sur l'impact environnementale ? Si oui, où la trouver ? Si non, est-elle prévue ?
- nous sommes domiciliés rue de la République à Colombelles. Notre résidence principale est située à environ 400m à vol d'oiseau de l'emplacement du futur pont tournant de Colombelles. Dans le cadre de ces travaux d'aménagement de la voirie, je m'inquiète des nuisances sonores provoquées par le nouveau tracé routier et l'augmentation importante du trafic. Sur la nouvelle route entre le rond point Normandial et le port de Caen, des "parois brise sons" et buttes de terre ont été mises en place afin de protéger des nuisances sonores le quartier de l'église orthodoxe Saint SERGE. Est-il prévu de la même manière des aménagements spécifiques permettant de protéger du son le quartier de la rue de la république ?
- Je viens de lire le projet et je me pose des questions principalement sur le bruit du futur pont. Actuellement avec le revêtement actuelle, des grilles, il est très bruyant et il s'entend de loin particulièrement la nuit. Ce point est à soigner particulièrement. La vitesse autorisée prévue à 50 KM heure est-elle compatible avec la traversée de chaque coté du pont avec les voies vertes pour cyclistes et piétons. Je pense que 30 Km est plus adapté avec des ralentisseurs comme actuellement. Il y a un parking pour les voitures coté Hérouville : est-il prévu de le garder et aussi de l'agrandir car il est souvent saturé ? Pour moi il est indispensable car je l'utilise souvent. La nouvelle hauteur du pont est elle suffisante pour faire passer les petits bateaux sans avoir à ouvrir le pont ? Aux heures de pointe, son ouverture génère des embouteillages qui peuvent faire plusieurs kilomètres de long.

- J'emprunte tous les jours le pont de Colombelles à vélo pour aller travailler. Je suis évidemment très intéressé par ce changement d'infrastructure. Je n'ai aucune suggestion à faire, car si j'ai bien compris, il y aura une vraie piste cyclable, un point essentiel me concernant. Je profite de ce mail pour vous demander quand il sera possible de s'inscrire (et comment) à la réunion publique.
- Le rond point qui doit se situer entre la rue Verte et la rue des Carrières ne pourrait-il pas être déporté un peu avant (par ex au niveau de la bretelle 4 voies Ouistreham) ? Cela évitera encore une nuisance sonore due aux ralentissements (coup de frein) des véhicules dans des rues où vivent des riverains avec une circulation intensive et une vitesse excessive ? Dans l'attente de participer à la réunion publique.
- Par conséquent, l'un des riverains les plus proches du chantier avec mes voisins les pontiers. J'ai bien lu votre document en mairie et sur votre site concernant ce projet. J'espère qu'une réflexion a déjà eu lieu concernant les nuisances sonores dont nous sommes victimes, tant au niveau du pont que de la route d'accès. Peut être une construction anti bruit à t'elle été envisagée ? Ou une implantation paysagée permettant d'insonoriser un maximum cet espace, d'autant que le pont ne sera reculé d'une quarantaine de mètres et non d'une centaine comme il était initialement envisagé dans les projets. Je peu confirmer que la sécurité des piétons cyclistes et autres est une préoccupation principale de l'endroit, et que la solution d'une piste cyclable sous le pont est une bonne initiative. Les ralentisseurs installés sont à l'inverse de l'effet escompté une source accidentogène non négligeable, sans parler du bruit, d'autant que les poids lourds n'hésitent toujours pas à emprunter cette route dès cinq heures du matin et ce a vive allure. La limitation de vitesse a cinquante km/h est une bonne initiative. Quel de l'accès aux riverains ? Un tourne a gauche est j'espère encore envisagé pour desservir mon commerce... Quid des parkings pour les promeneurs ? Quel est la catégorie de classement sonore pour cet endroit ? (Normes AIDA, INERIS) Je souhaite que mes réflexions soit utiles, et j'aimerais avoir des réponses aux questions posées..
- Pendant la fermeture du pont de colombelles il serait bon de prévoir une bretelle quand on vient de leibsey par la D 226 pour pouvoir prendre la route à 4 voies qui vient de ouistreham D 515 vers caen cela permettrait de décharger la circulation entre bieville-beuville et le périphérique de caen
- Le projet semble cohérent et conjuguer véhicules et modes de transport doux. Les habitants de Colombelles pourront plus facilement rejoindre la voie verte. Cependant, ne serait pas l'occasion d'exprimer un schéma de cohérence territoriale permettant à un tramway de franchir le canal et ainsi de relier les deux rives ? Hélas, les habitants de Colombelles contribuent financièrement à un tramway dont ils ne profitent actuellement pas. Et la route allant du canal au rond point de lazaro est suffisamment large pour accueillir une station (au niveau du stade ?). Je suppose que la réalisation des travaux du nouveau de Colombelles conduira à fermer temporairement la circulation des vélos et des piétons sur la voie verte. Est-ce bien le cas ? Combien de temps la circulation serait-elle interrompue ? Une déviation sécurisée a-t-elle été prévue ?
- Effectivement c'est normal de le remplacer pour s'adapter aux nouvelles exigences du trafic routier. Néanmoins, je ne comprends toujours pas pourquoi on ne profite pas de ces modifications pour créer un prolongement de route, qui irait jusqu'à une nouvelle implantation du dépôt pétrolier situé sous le viaduc. Depuis 30 ans, nos élus politiques n'ont pas le courage :
 - d'imposer le transfert de ce site classé "sévéso", entre Hérouville et Blainville.
 - de mettre l'argent nécessaire.
 - de réduire la circulation routière aux abords du viaduc et du périphérique (environ 70000

véhicules par jour).

À la place, on nous envoie un joli prospectus sur le risque "sévéso" ! De qui se moque t'on ?

- Notre maison est située au 48 rue de la fontaine et donne également sur la rue verte. Nous estimons que le rond point envisagé va produire des nuisances sonores (bruits de freinage). Nous subissons les bruits du pont de colombelles actuel. Il est dommageable que la nuisance sonore due au pont disparaisse et qu'un nouvel impact sonore apparaisse. (pour nous les habitants de la rue de la fontaine, mais aussi ceux de la rue verte, rue des carrières... pourquoi y pas faire ce sens giratoire un peu plus haut là où il n'y a pas d'habitations. Il semble y avoir un souci de protéger le futur éco quartier et négliger les habitations existantes ... Par ailleurs, dans l'esprit éco -quartier il serait opportun du parking de la verte de permettre un passage via un pont pour se rendre sur le canal (à pied et à vélo).
- ceci a souvent été demandé dans mer cadre de réunions de quartier avec la mairie. la réalisation du nouveau pont va t elle engendrer de nouvelles nuisances sonores, la débit de circulation va il être plus important avec l'implantation de ce nouveau pont. pour les riverains déjà très impactés par le bruit de la DN 515 c'est un grand sujet de préoccupation
- Nous sommes propriétaires à Colombelles rue Maurice Fouques.
 - Nous avons lu que les PL seraient autorisés sur le nouveau pont. Ne pensez-vous pas que la densité du trafic à Colombelles va augmenter ? En effet, depuis l'ouverture du Viaduc des Hauts Fourneaux, nous aurions dû constater une amélioration sur le trafic à Colombelles, en particulier au rond point de Lazzaro et rue Jean Jaures. Or, il y a régulièrement des bouchons rue Edouard Vaillant, en sortant de l'école Henri Sellier jusqu'à la descente du pont de Colombelles. Les véhicules (VL et PL) faisant le tour, passant par le viaduc des Hauts Fourneaux, se retrouvent à faire un bouchon sur la D402 augmentant le trafic au rond point de Renault Trucks. L'accès au pont de Colombelles est toujours très compliqué alors à ajouter des PL serait pire.
 - Serait-il possible de prévoir des panneaux d'informations amont du pont, afin de nous informer en temps réel du trafic sur le pont de Colombelles et de son ouverture ? En effet, par exemple des panneaux au rond point de Lazzaro, sur le périphérique sortie Colombelles, axe Ouistreham/Caen, sur le plateau hospitalier route de Lion sur Mer... permettrait de changer d'itinéraire rapidement et de faire demi tour afin de ne pas augmenter et engorger le pont de Colombelles.
- J'ai lu avec intérêt l'article paru dans le journal municipal d'Hérouville (n° 100 page 13) concernant les travaux de remplacement du pont de Colombelles. J'ai deux questions :
 - Actuellement, il existe près du pont un petit (parfois trop petit) parking sommairement aménagé, mais bien pratique, pour aller se promener le long du canal. Ce parking va se trouver, sauf erreur de ma part, dans l'emprise des travaux. Le projet prévoit-il de refaire une zone de stationnement le remplaçant, et à l'occasion plus grande et mieux aménagée ?
 - Par ailleurs, le passage du pont à vélo ou à pied est actuellement peu confortable et loin d'être sécurisant. Que sera t-il fait pour améliorer ce point ?
- Quel sera le tirant d'air du futur pont ? Est-ce qu'il est possible d'espérer qu'un petit bateau de plaisance ne bloquera pas, le matin ou le soir les particuliers qui se rendront ou reviendront de leur travail.
- Vous trouverez ci-dessous, en rouge mes commentaires et en italique ce qui est inscrit dans le dossier de consultation.

Le projet réduit très minoritairement de 3000 m2 une zone humide de 45 000 m2. En compensation, une zone humide sera reconstituée en rive droite, et des mesures de gestion adaptées conduites par une structure reconnue seront proposées pour pérenniser l'ensemble de la zone. C'est une bonne chose de prévoir cette compensation.

Le nouveau pont sera raccordé au réseau routier départemental, au carrefour giratoire des RD 402 – 226 et à l'Ouest par un nouveau carrefour giratoire à créer au droit de la rue verte et du chemin des carrières qui devra être légèrement modifié. Bonne chose, car il est très difficile de sortir de la rue Verte quand le trafic est dense. Mais l'insertion dans la circulation sur la départementale en venant du quartier du Bourg sera encore plus facilitée si la vitesse est limitée à 30km/h. Ainsi que la circulation des vélos, toujours très problématique sur les ronds points qui sont des lieux très accidentogènes

Parmi les principaux objectifs du projet: Sécuriser les déplacements piétons, cyclistes et personnes à mobilité réduite et assurer la continuité avec les voies cyclables existantes et les projets environnants en déplacements doux. Très bien, mais quels sont ces "projets environnants en déplacements doux" ?

Une des raisons du changement du pont actuel est qu'il est très bruyant ce qui est peu compatible avec la construction d'un éco-quartier à proximité. Le pont apporte déjà des nuisances sonores, aux habitants actuels, jusqu'aux environs du Petit Lourdes. Ce qui occasionne du bruit est certes le revêtement métallique, mais surtout le point de jonction de celui-ci avec la chaussée : qu'en sera-t-il pour le nouveau pont ? Une vigilance particulière devra être accordée à ce point précis.

Il est dit aussi plus loin que L'essentiel de la gêne acoustique subie dans le secteur est dû à la circulation automobile. De fait, la circulation en elle-même génère du bruit, a fortiori quand elle sera augmentée de 20%, et que passeront à nouveau des camions de plus de 7,5T, qui débarquent du ferry à 6h le matin ou y vont à 22h le soir. Il ne faut pas oublier que l'eau, le canal, portent très loin les bruits, jusqu'au Petit Lourdes actuellement ; il y a un effet écho, en plus dû à l'eau. Ceci s'ajoute à l'effet des vents dominants qui ne sont pas arrêtés lorsque le vent est de nord, ou d'est. D'où la nécessité de prévoir des gardes corps suffisamment hauts et isolants phoniquement.

Combien de véhicules circulent chaque jour sur le pont ? Il reçoit 18 000 véhicules par jour dont 7 % de poids lourds. Ce pont est un point de liaison essentiel entre l'Ouest et l'Est de l'agglomération caennaise. Ce rôle va se confirmer avec la mise en service de la desserte portuaire par le Département du Calvados et la réalisation progressive des nouveaux secteurs d'habitat d'Hérouville Saint Clair en rive droite du canal. Combien de véhicules sont attendus dans le futur et quelle part de camions ? Il a été dit ailleurs que ce boulevard urbain nord serait un périphérique bis. J'ai entendu à la réunion en ligne du 10 Mars que ce serait 20% de plus, soit 21500 véhicules /jour

Les habitants des quartiers du Bourg et Montmorency subissent déjà beaucoup plus de bruit depuis l'ouverture de la nouvelle route venant du plateau de la SMN (desserte portuaire). Cette voie et le nouveau pont ont pour objectif de faire un "périphérique bis", qui commence à jouer son rôle et le jouera encore plus à terme. Il est indispensable de prévoir des aménagements anti bruit tout au long de cette route, le long du canal, depuis le rond point faisant la jonction entre la desserte portuaire et la D 402, jusqu'à celui de RVI. Le rideau d'arbres plantés sous le rond point sera insuffisant. Il faut un mur anti bruit à ce niveau-là et partout sur la rive droite du canal, où il n'y aura pas d'habitations.

Les constructions de l'écoquartier serviront (en partie) d'écran pour le bruit pour les habitants de l'autre rive, mais si l'actuelle D402 est transformée en rue de ville, en zone 30, et que la desserte est décalée plus à l'est le long de l'Orne, c'est alors l'écoquartier qui subira de plein fouet les nuisances

sonores. Et il faudra un mur anti-bruit le long de la future D402 : si on entend la circulation de l'autre côté du canal, ce ne sont pas quelques arbres qui protégeront les habitations de l'éco-quartier.

Cela concerne aussi les riverains du quartier du Bois qui subissent les nuisances sonores (et de pollution atmosphérique) de la départementale RD226 route, et cela sera pire ensuite. Il faut prévoir aussi des aménagements anti-bruit pour cette route, le long du quartier du Bois.

LE FUTUR OUVRAGE

Il doit donc assurer différents types de déplacement dans une cohabitation harmonieuse et sécurisée entre les usages « doux » de déplacement et de fréquentation du site, et les contraintes d'une circulation dense qui devra être apaisée.

La meilleure façon d'apaiser la circulation sera de limiter la vitesse non pas à 50km/h mais à 30km/h

Il sera également plus haut que le pont existant afin de permettre le passage d'un plus grand nombre de bateaux de promenade (type navette) Cela accentuera le bruit

La voie verte en rive gauche du canal franchit la RD 226 par un passage piéton à niveau. Le nouvel ouvrage, qui sera plus haut, devrait permettre de sécuriser cette traversée par un passage sous la route départementale. Un passage en rive droite sera également possible. Très bien, cela sécurise vraiment la voie verte qu'elle passe sous la route départementale.

Y aurait-il toujours ce système de grilles assez dangereux pour les motards et les cyclistes ? Non, le revêtement sera plus « classique » et donc moins dangereux et bruyant. Est-ce que le nouveau pont produira moins de nuisances sonores que l'actuel ? A priori, oui puisque la couche de roulement sera moins bruyante. La réglementation au regard du bruit des infrastructures terrestres sera respectée.

Cela est très bien, mais insuffisant au regard du bruit qui sera plus important du fait de la surélévation du pont et d'un trafic beaucoup plus dense comprenant des camions.

Il est donc nécessaire 1 de limiter la vitesse à 30km/h ; et 2 de prévoir des aménagements anti-bruit sur le pont (garde-corps) et en amont et aval (mur, merlon, talus + arbres...)

L'aménagement paysager d'accompagnement sera déterminé avant l'étude d'impact du projet. Prévoir les mesures anti bruit!

Quels types de véhicules seront autorisés à circuler sur le pont ? Tous les types de véhicules courants : cycles, motocyclettes, VL, PL pourront emprunter le pont.

Quelle sera la vitesse maxi autorisée sur le pont ? La vitesse maximale est fixée à 50 km.

Il faut revoir cela! C'est d'autant plus stupide que ce pont est situé entre 2 ronds-points proches : celui de RVI et celui, futur, au niveau de la rue verte : à quoi sert d'accélérer pour ralentir quelques dizaines de mètres plus loin aux ronds-points? Cela augmentera le bruit généré et la pollution atmosphérique...pour gagner à peine une minute de trajet.

De plus, une limitation à 30km/h fluidifiera la circulation, et la rendra "apaisée".

Il faudrait aussi un rond point à l'ouest de la route de Ouistreham (D515), pour permettre l'insertion sur la D 226 des véhicules en provenance de la côte et se dirigeant vers Colombelles; c'est déjà très difficile actuellement de s'insérer dans la circulation aux heures de pointe. Or c'est le seul accès possible pour les habitants du Bourg et de Montmorency en venant de la côte. Une solution serait aussi de continuer la limitation de vitesse jusqu'au carrefour de Lébisey (aux heures de pointe, de toutes façon, ce tronçon est totalement bloqué; et de faire un rond point à ce carrefour de Lébisey pour fluidifier la circulation).

En résumé : aménagements anti bruit sur et autour du pont ; et aussi depuis le rond point de la D402 (desserte portuaire) jusqu'au carrefour de Lébisey

Vitesse limitée à 30kms/heure depuis le rond point de RVI jusqu'au carrefour de Lébisey D226/D60

Création d'autres ronds points en remontant vers Lébisey (pour jonction avec route de Ouistreham D515 et route de Lion s/ mer D 60)

- J'habite rue Verte et je souhaiterais savoir si vous avez envisagé la pollution notamment sonore que va représenter l'augmentation du trafic grâce à la rénovation de ce pont pour les habitants du quartier? allez vous prévoir des aménagements anti bruits? La rue verte sert souvent de voie de déstassement ou "de boulevard" pour accéder au centre ville d'Hérouville ou à Caen via la rue de source or c'est une très petite rue. Les riverains de cette rue subissent déjà le trafic actuel avec des conducteurs qui ne respectent pas la limite de vitesse, ne cèdent pas le passage sur les passages piétons, parfois roulent sur le trottoir pour éviter les véhicules qui viennent en sens inverse et je passe sur d'autres incivilités. Le service de la voirie d'Hérouville a été sollicité et a installé sur la rue des places de parking pour essayer de réduire la vitesse mais ce n'est pas efficace du tout. A partir du rond point que vous allez construire sur la D226 en face de l'entrée de la rue verte, ne pouvez vous pas mettre cette rue Verte en sens interdit sauf riverains afin de limiter le trafic et la dangerosité dans cette rue? ou bien trouver de solutions pour que le trafic n'y soit pas plus intense, voire réduit? Je traverse souvent ce pont pour aller travailler et très souvent le soir sur la D223 je croise un très gros bouchon qui part parfois du croisement vers Bieville pour aller vers Colombelles et il y a la même chose dans l'autre sens aux heures de pointe. En quoi le changement de pont va t'il réduire ces bouchons si le trafic augmente avec en plus des camions et que le nombre de voies restent le même? pour quoi ne pas avoir rejoint directement la 4 voies de Ouistreham en faisant des voies à travers les champs?

- Concertation sur le futur pont de Colombelles :** avis des élus du Rassemblement Citoyen Pour Hérouville. Nous trouvons très positive cette concertation qui permet aux habitants de s'exprimer.

Reprise des points du projet et de la réunion publique.

1) "Une piste cyclable bidirectionnelle de 3 m de large qui s'intégrera dans le schéma du réseau cyclable de l'agglomération" + Le nouvel ouvrage, qui sera plus haut, devrait permettre de sécuriser cette traversée par un passage de la voie verte sous la route départementale.

C'est positif et cela favorise les mobilités douces sur l'agglomération caennaise. Il sera très important de développer et sécuriser les voies cyclables côté Hérouville jusqu'au quartier de Lébisey et jusqu'à Colombelles et Cuverville. C'est prévu (cf réunion publique en vidéo) et il faudra que ce soit fait en même temps que la construction de ce pont. Il faudra aussi tenir compte de la voie bidirectionnelle pour la prolongation des voies cyclables. Nous trouvons que l'idée est satisfaisante de faire passer la voie verte sous le pont. Cela faisait partie de nos inquiétudes. Il est actuellement difficile pour les cyclistes (et piétons) de traverser la RD 226. Nous approuvons cet aspect du projet.

2) Les nuisances sonores

L'augmentation du trafic (estimée à +20%, on passerait de 18000 véhicules à 21500 véhicules, de 1300 poids lourds à 1500 poids lourds), l'autorisation des poids lourds de plus de 7,5 Tonnes, la hauteur du pont (entre 4,10 m et 4,50 m, ce qui est par contre très bien pour la circulation maritime et notamment des activités de loisir), la jonction entre le pont et la chaussée (le revêtement du pont diminuera les nuisances sonores, cependant qu'en sera-t-il sur la jonction entre la chaussée du pont et la chaussée de la route), le trafic lié aux nouveaux quartiers et l'eau qui amplifie les bruits sont des nuisances sonores pour les habitants proches du pont et de la route départementale. Même si le bruit sera au niveau réglementaire (cf réunion publique), il faudra créer des murs anti-bruits pour le futur "éco-quartier", pour les habitants du Bourg-Montmorency et du Bois.

Il faut aussi prendre en compte la pollution atmosphérique qui augmentera.

3) Vitesse limitée à 50 km/h ?

Même s'il a été dit que l'on s'adaptera en fonction de la situation, il faut maintenir la vitesse à 30 km/h. Cela permettrait de diminuer les nuisances sonores. Cela aussi faciliterait l'accès pour les riverains qui viendraient du quartier du Bourg-Montmorency. En prolongement, un rond-point au niveau de la route vers Bieville-Beuville et le quartier de Lébisey sera nécessaire.

- Nous avons participé à la concertation mais malheureusement en visio l'interactivité n'était pas au rendez-vous. Vous n'avez pas répondu en partie à nos interrogations notamment sur la nuisance sonore et la pollution générée du futur rond point rue verte et rue des Carrières. A la question posée, il a été répondu nous devons nous adapter. Vous avez répondu sur l'impossibilité de créer un rond point en amont pour des problèmes environnementaux. Vous avez bien insisté sur le type, le revêtement du pont mais rien concernant le rond point qui est pour nous crucial. De plus avec une estimation de 20% de véhicules supplémentaires dont des poids-lourds, nous nous inquiétons sur les mesures prises pour la protection des riverains et de la dévaluation de nos biens immobiliers. Nous souhaitons savoir comment vous répondez à la réglementation française relative à la lutte contre le bruit, loi 92 art 12 et qui protège les riverains. Nous souhaiterions qu'une réunion soit proposée avec l'ensemble des riverains pour aborder tous ces sujets et bien d'autres sur la voirie.
- Le co-secrétaire du groupe EELV « Pays de Caen » : Francis Joly
A l'heure des accords de Paris, où la convention citoyenne pour le climat nous dit que : « Les déplacements représentent chaque jour plus 30% des émissions de gaz à effet de serre en France. Mieux se déplacer personnellement et transporter autrement les marchandises est essentiel. » Il est à noter que le pont actuel est calibré pour un passage de 18.000 véhicules/jour. Le nouveau pont va voir sa capacité augmenter d'un 1/3. On instrumentalise de bonnes raisons de sécurité pour faire passer encore plus de véhicule. Certes, la mobilité douce est mise en avant par l'installation d'une piste cycle/piéton bidirectionnelle mais dans un environnement global peu propice à l'utilisation du vélo comme moyen de déplacement quotidien. Que se passe-t-il, une fois que les 2 ronds-points qui servent de point d'entrée sur le pont sont franchis ? De plus, un trottoir commun piéton/cycliste prépare les conflits d'usage de demain. Il est nécessaire de rappeler que 10 millions d'euros ont été investis en 2020 dans la « desserte portuaire », route qui doit faire le lien avec le pont de Colombelles et qu'aucun aménagement cyclable n'a été intégré. Il semble se dessiner également que ce pont est un des maillons du projet lancé dans les années 70 appelé liaison inter-quartiers nord (LIQN) qui vise à doubler le périphérique caennais. Pendant que ce projet des années 70 se construit doucement mais sûrement, le plan déplacement vélo à l'échelle de la communauté urbaine reste dans les cartons

Une nouvelle fois, c'est une zone humide qui va être sacrifiée pour la création de cette infrastructure. Il est mis en avant dans le dossier de consultation qu'il ne s'agit QUE de 3000 m² sur 45000 m². Ces 7 % de terres humides sacrifiées vont contribuer à ce que la surface d'un département français soit imperméabilisée tous les 7 ans. En conclusion, nous sommes pour un projet de requalification du pont de Colombelles mais nous ne pouvons soutenir un projet de 20 millions d'euros qui permettra pas de sortir du modèle de la voiture individuelle et du camion considérés comme l'alpha et l'oméga des déplacements quotidiens.

- Certes, **Le pont de Colombelles est vétuste.** Il est bien évident qu'il faut remplacer ce pont sur lequel on n'avait sans doute pas imaginé en 1959 faire passer quotidiennement autant de véhicules automobiles, et surtout 1 500 Poids Lourds de plus de 7,5 tonnes par jour. Car si ce pont est un point de liaison essentiel entre l'Ouest et l'Est de l'agglomération, il l'est surtout devenu depuis qu'on a imaginé de créer un axe secondaire pour doubler le périphérique Nord de Caen, et délester le viaduc de Calix d'une partie de son trafic. **Ce rôle se confirme avec la mise en service récente de la desserte portuaire par le Département du Calvados** (qui permet notamment d'éviter la saturation de la D226 dans la traversée de Colombelles... et dont on commence à constater les nuisances (du moins sonores) et la réalisation progressive des nouveaux secteurs d'habitat d'Hérouville Saint Clair en rive droite du canal (qui reste pour l'instant à l'état de projet) Mais surtout si l'on prend en considération la qualité structurante de l'axe Cambes en plaine/Hérouville Saint clair (dont parle N Joyaux) ou même simplement la desserte routière d'ensemble entre l'échangeur de la RD 515 (qui conduit au Nord Est à Ouistreham) et le rond-point RD 402 – 226 (déjà régulièrement saturé) mais aussi l'exploitation commerciale du port de Caen-Ouistreham par les navires (12 à 1300 annuellement) empruntant le canal afin de desservir les différents secteurs d'activité du port. On comprend bien qu'il ne soit donc pas envisageable de maintenir un ouvrage soumis à des interruptions de service aléatoires préjudiciables pour les trafics portuaires et routiers... Et ce d'autant plus si l'on souhaite y faire passer des piétons et des cyclistes censés habiter l'éco-quartier en projet. Pas grand chose à redire concernant les propositions d'emplacement et de conception du pont ni sur les aménagements pour assurer différents types de déplacement dans une cohabitation harmonieuse et sécurisée entre les usages « doux » de déplacement et de fréquentation du site, et les contraintes d'une circulation dense qui devra être apaisée, afin de répondre aux problèmes de cohabitation d'usages, mais aussi de gestion de passage des navires sur le canal (arrêts momentanés de la circulation). On peut certes applaudir - la mesure visant à compenser la réduction d'une zone humide.

- Le fait que la voie verte passerait sous la route départementale.
- le fait que **Le nouveau pont sera raccordé au réseau routier départemental, au carrefour giratoire des RD 402 - 226 et à l'Ouest par un nouveau carrefour giratoire à créer au droit de la rue verte et du chemin des carrières qui devra être légèrement modifié. Ce qui permettrait peut être aux riverains de sortir plus facilement de la rue Verte quand le trafic est dense...**

Par contre j'avoue éprouver quelques difficultés à imaginer comment je pourrais m'aventurer sur ce pont à pieds, à vélo, en fauteuil roulant ... sans équipement de protection contre le bruit et les vapeurs toxiques produits par un flot ininterrompu de véhicules, pour la plupart motorisés, roulant à 50km/h. Car il me semble qu'on ne peut éviter d'évoquer, comme ce fut hélas le cas mercredi dernier, ce phénomène dont les causes et conséquences sont désormais officiellement identifiées: <https://www.gouvernement.fr/risques/pollution-de-l-air>

Les nombreuses questions posées par les habitants lors de la visio-conférence du 10 Mars à propos des mobilités douces et des nuisances sonores ne doivent-elles pas vous inciter à apporter d'autres réponses que de vagues promesses ? Pour ce qui est du bruit, par exemple, on ne peut se contenter d'évoquer celui des travaux, ou celui du revêtement ... Il suffit de se reporter aux documents fournis par la préfecture sur le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement <http://www.calvados.gouv.fr/cartes-de-bruit-strategiques-csb-plans-de-r1431.htm> pour constater que la D226

- faisait partie du réseau routier à cartographier (tableau 1 page 5), était présente dans le « Tableau 2 : récapitulatif des trafics et des pourcentages poids lourds sur les routes à cartographier » (page 8) et le tableau 4 « estimation des surfaces en km2 liées au réseau cartographié » (page 11) dans le résumé Non technique de la 1ere échéance en 2006.
- figurait parmi les zones pour lesquelles les valeurs limites de bruit étaient dépassées sur les cartes (pages 15 et 16) du PPBE échéance 2 (2016), mais sans être répertoriée par ailleurs.
- apparaît de nouveau page 26 du résumé non technique de la 3° échéance (2020) dans un « tableau d'estimation de la population et de recensement des établissements d'enseignement et de santé exposés au bruit ».

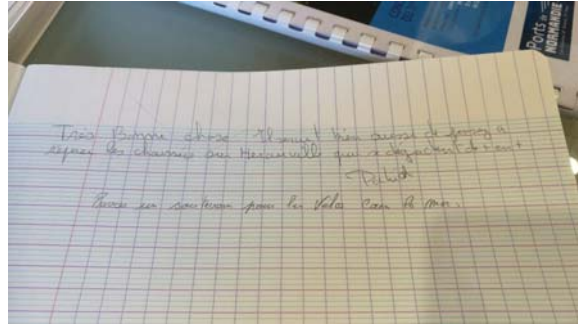
Mais les habitants du versant sud des quartiers du Bourg et Montmorency n'ont pas besoin de consulter ces études techniques proprement rébarbatives pour savoir que la circulation en elle-même génère du bruit et de la pollution atmosphérique, que l'on perçoit parfois (notamment par vent de Nord ou d'Est) jusqu'aux environs du « Petit Lourdes ». D'autant plus qu'ils en subissent davantage depuis l'ouverture de la « desserte portuaire ». Ce qui pose évidemment question quant à la viabilité de ce projet d' EcoQuartier dont la municipalité fait la publicité depuis une bonne dizaine d'années... Sans oublier les habitants du quartier du Bois dont la départementale RD226 longe les maisons en direction de la route de Lion (D60) D515

Accusé de réception en préfecture
014-200006096-20210412-21-45-DE
Date de télétransmission : 20/04/2021
Date de réception en préfecture : 20/04/2021

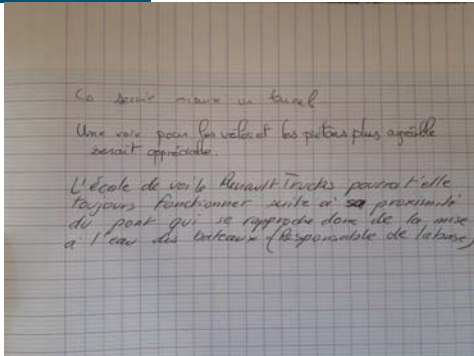
Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) (dans 4 ou 5 ans, donc) pour Tous ces riverains, qui sont aussi des contribuables, ne sont-ils pas en droit d'attendre que de vraies mesures concernant le bruit, mais aussi la qualité de l'air, soient effectuées et leur soient communiquées ? Et que des mesures soient prises pour préserver leur santé ?

- Utilisant quasi quotidiennement ce pont, Je vous fait part de mes observations en m'appuyant sur l'infrastructure actuelle.
 - ne pas remettre de dos d'âne car cela fait beaucoup trop ralentir la circulation et entraine des bouchons jusqu'à la sortie de la D515 (le nouveau rond point cassera déjà bien assez la vitesse de la descente d'Hérouville)
 - prévoyez des voies assez large pour permettre le passage de poids lourds en même temps sur les nouveaux tronçons (comme avant et après la zone du pont actuel)
 - dégager bien la visibilité pour le/les passages piétons (ok aujourd'hui en amont mais pas en aval)
 - Je pense qu'un "feux" pour le passage piéton n'est pas nécessaire si on voit bien les piétons arriver (pourra surement être ajouté pour forcer l'arrêt sur les conducteurs ne sont pas bienveillant dans un deuxième temps)
 - éviter l'arrêt de bus sur la voie principale pour éviter un bouchon en amont

Sur les registres papier



En mairie de Hérouville – Saint – Clair



En mairie de Colombelles

Pascal GILLES -
295, rue du Bourg - M. des Hérouville Saint-Clair
06.71.84.66.85. gilles.pascal28@gmail.com

Les riverains herouvillais de la RD 226 ont bien conscience de la nécessité de remplacer le pont de Colombelles vétuste. Toutefois, comme déjà évoqué en mairie d'Hérouville il y a quelques années, ce projet va générer une augmentation du trafic sur la RD 226, notamment avec plus de poids lourds. La gêne occasionnée par le passage de ces poids lourds, du à la circulation automobile, est déjà importante. Quelles mesures sont envisagées pour limiter ces nuisances pour les riverains, spécialement sur la portion de la RD 226 entre le pont et le carrefour de la RD 515 ?

Vous remerciant par avance
P. Gilles
10/02/2021

Au siège de Caen La Mer

Lors de la réunion publique

Combien de voitures et camions passeront chaque jour après nouveau pont ?

Quelles mesures anti bruit sont prévues ?

Qui paiera les murs anti bruit futurs ?

Pourquoi pas maintenir une vitesse à 30... pour limiter le bruit, en particulier de redémarrage et décélération entre chaque rond-point ?

Qu'est-il prévu pour que les cyclistes rejoignent leur côté à l'entrée et à la sortie de la piste bi directionnelle ?

Bien pour l'éclairage ! Mais quid le long du canal? Non éclairé actuellement. Du ressort de PNA

Sur l'ouverture du pont, combien de fois par jour? Combien de bateaux ? Actuellement et dans le futur?

rue des carrières et rue verte ? Catherine Lelièvre

Pouvons-nous nous imaginer une rencontre avec les riverains rue carrière et rue verte ? Catherine Lelièvre

L'interactivité n'est pas au rendez-vous ! Catherine Lelièvre

Concernant le rond-point signaler sur le plan après le pont de colombelles vers Hérouville , pouvez vous donner un peu plus d'explications ?

"Bonjour

Vous évoquez le bruit lié au pont mais vous n'abordez pas les nuisances sonores liées au rond-point. Vu l'augmentation de 20 % des véhicules.

Habitants rue verte"

"Ce rond point vu le passage plus important du trafic peut amener une dépréciation de nos biens immobiliers.

Personne n'a encore répondu sur la question de la nuisance sonore et pollution. "

Est ce que surélever le pont de 1, 50 m ne va pas engendrer plus de bruit?

1m40 pour les piétons, cela semble faible ?

Combien de mouvement du pont mobile par jour ? Durée d'ouverture du pont ?