

# PROJET DE REMPLACEMENT DU PONT DE COLOMBELLES

*Exprimez-vous !*

CONCERTATION PUBLIQUE  
DU 1<sup>ER</sup> FEVRIER AU 15 MARS 2021

Retrouvez toutes les infos sur [portsdenormandie.fr](https://portsdenormandie.fr)  
et donnez votre avis :

- Par mail - [concertation-colombelles@portsdenormandie.fr](mailto:concertation-colombelles@portsdenormandie.fr)
- Par courrier - Ports de Normandie / Concertation Pont de Colombelles  
3 rue René Cassin  
14 280 Saint-Contest
- En participant à la réunion publique digitale. Modalités de réunion sur [portsdenormandie.fr](https://portsdenormandie.fr)



---

## Projet de remplacement du Pont de Colombelles

---

### Dossier de concertation publique



## Sommaire

### Préambule

Le Maître d'ouvrage .....	p 3
La concertation publique, pourquoi, comment ?.....	p 5

### Le projet de remplacement du pont de Colombelles

Pourquoi remplacer le Pont de Colombelles ?.....	p 8
Quel ouvrage pour le remplacer ? .....	p 9
Où implanter cet ouvrage ? .....	p 10
Comment sera-t-il raccordé au réseau de circulation existant ? .....	p 11
Impacts .....	p 12
Budget de l'opération.....	p 13
Déroulement de l'opération .....	p 14

### Questions - Réponses

La concertation .....	p 14
Le Pont actuel.....	p 15
La période de travaux.....	p 16
Le futur ouvrage .....	p 18

## PREAMBULE

---

### Le maître d'ouvrage, Ports de Normandie

Au 1<sup>er</sup> 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.



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**.

**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 nuitées par an
- 1/3 du tonnage pêche déclaré en Normandie
- Une offre de réparation navale complète

## 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](http://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<sup>er</sup> 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](http://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](mailto: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 – le mercredi 10 mars à 17h30**  
*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](http://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.

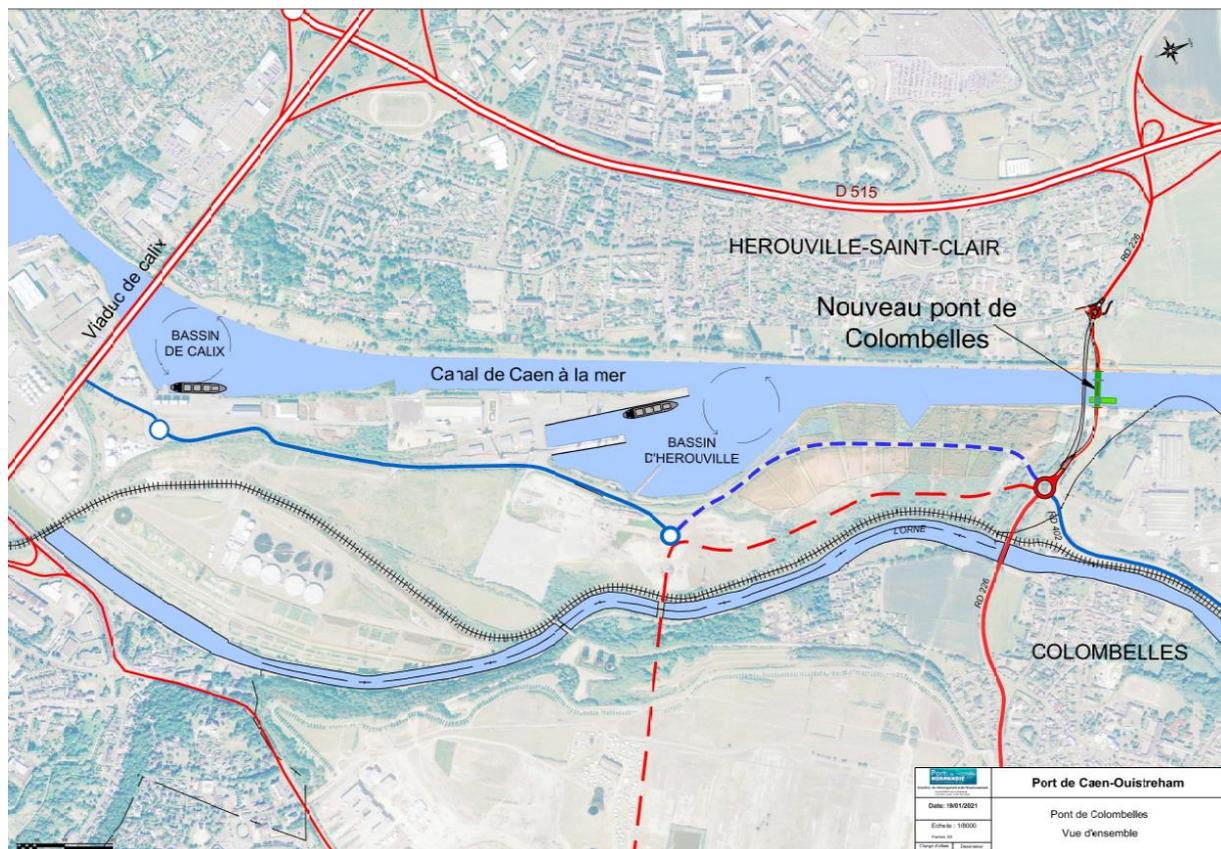
# LE PROJET DE REMPLACEMENT DU PONT DE COLOMBELLES

## 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 dont 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.



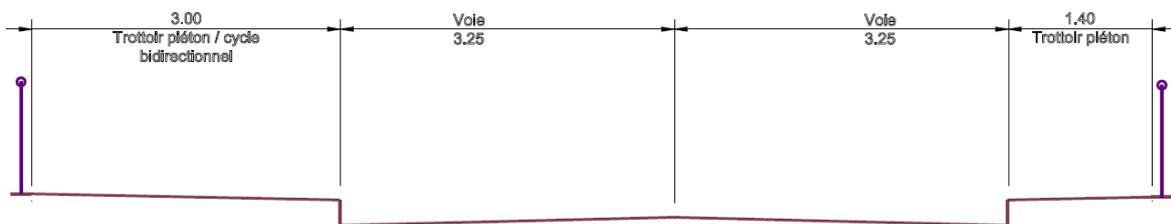
VUE D'ENSEMBLE

## 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.



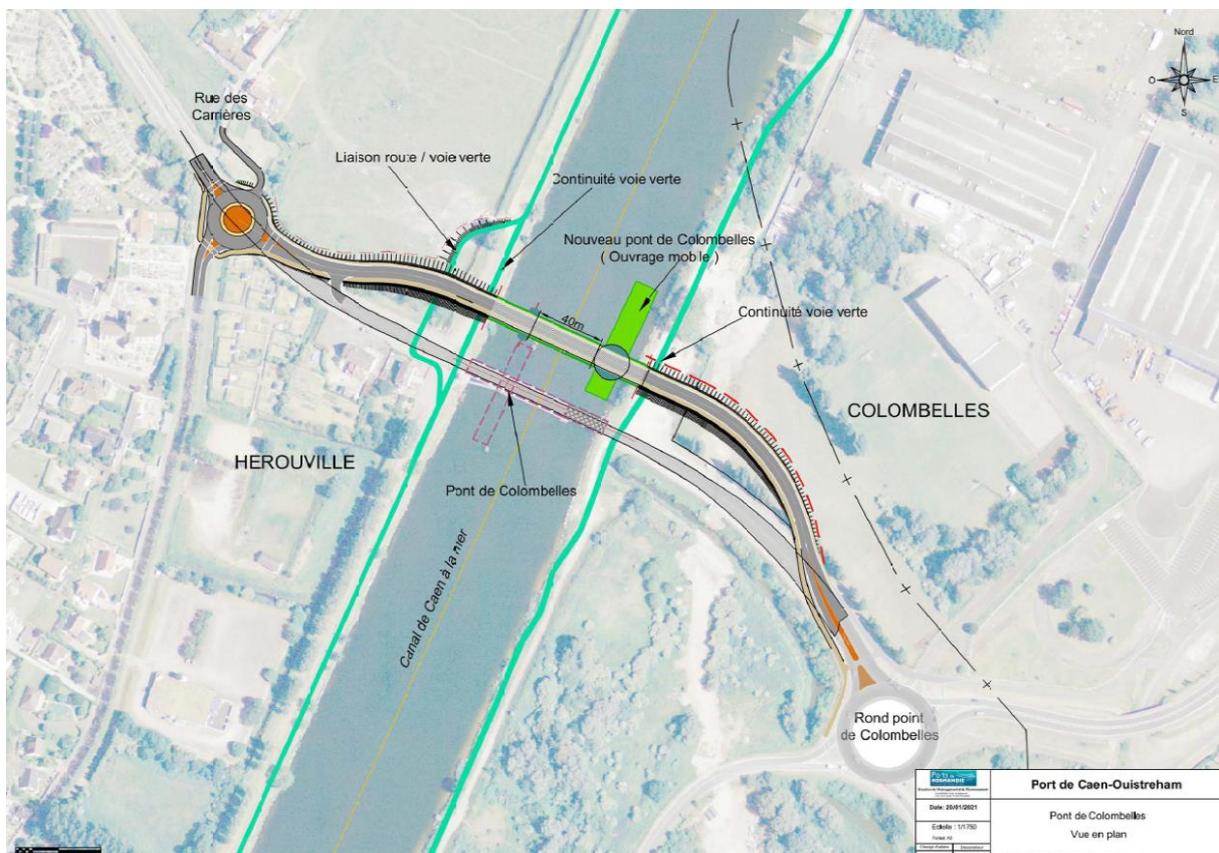
**PROFIL EN TRAVERS SUR L'OUVRAGE**

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.



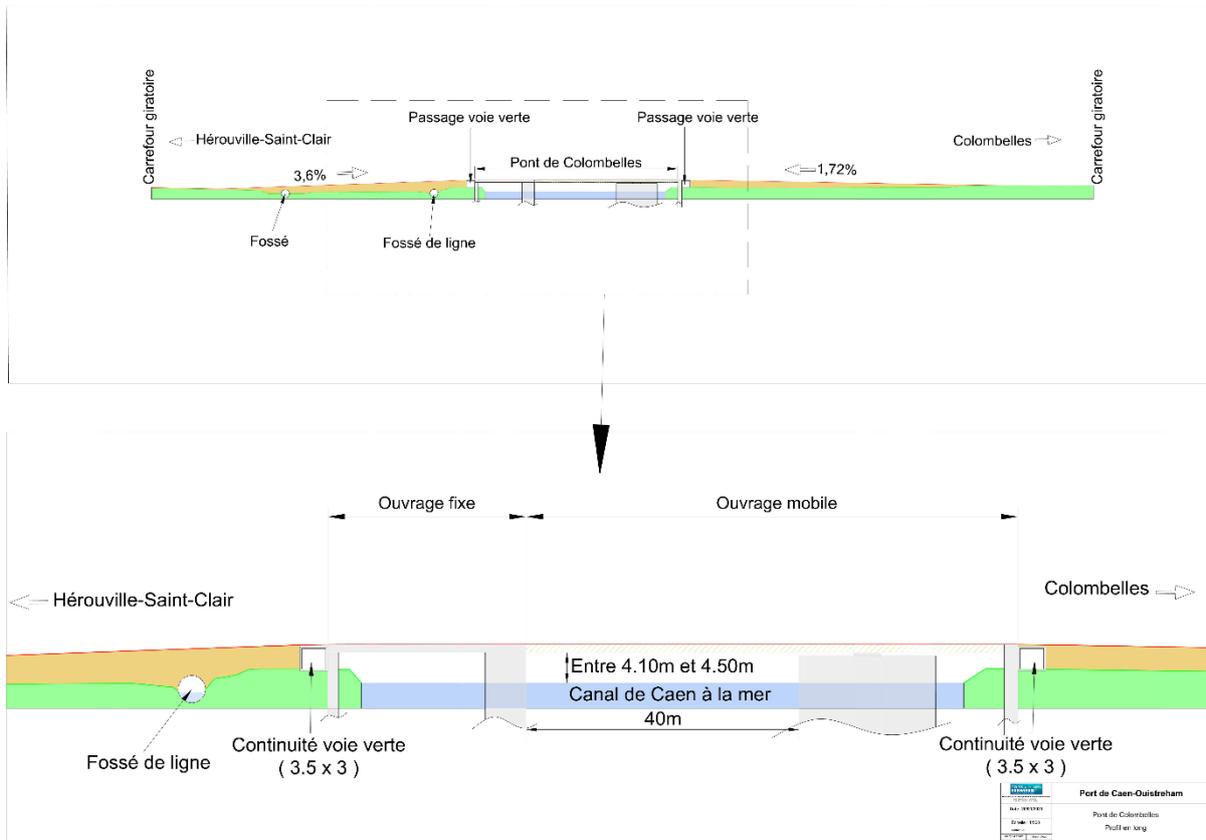
PLAN PROJET

## 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

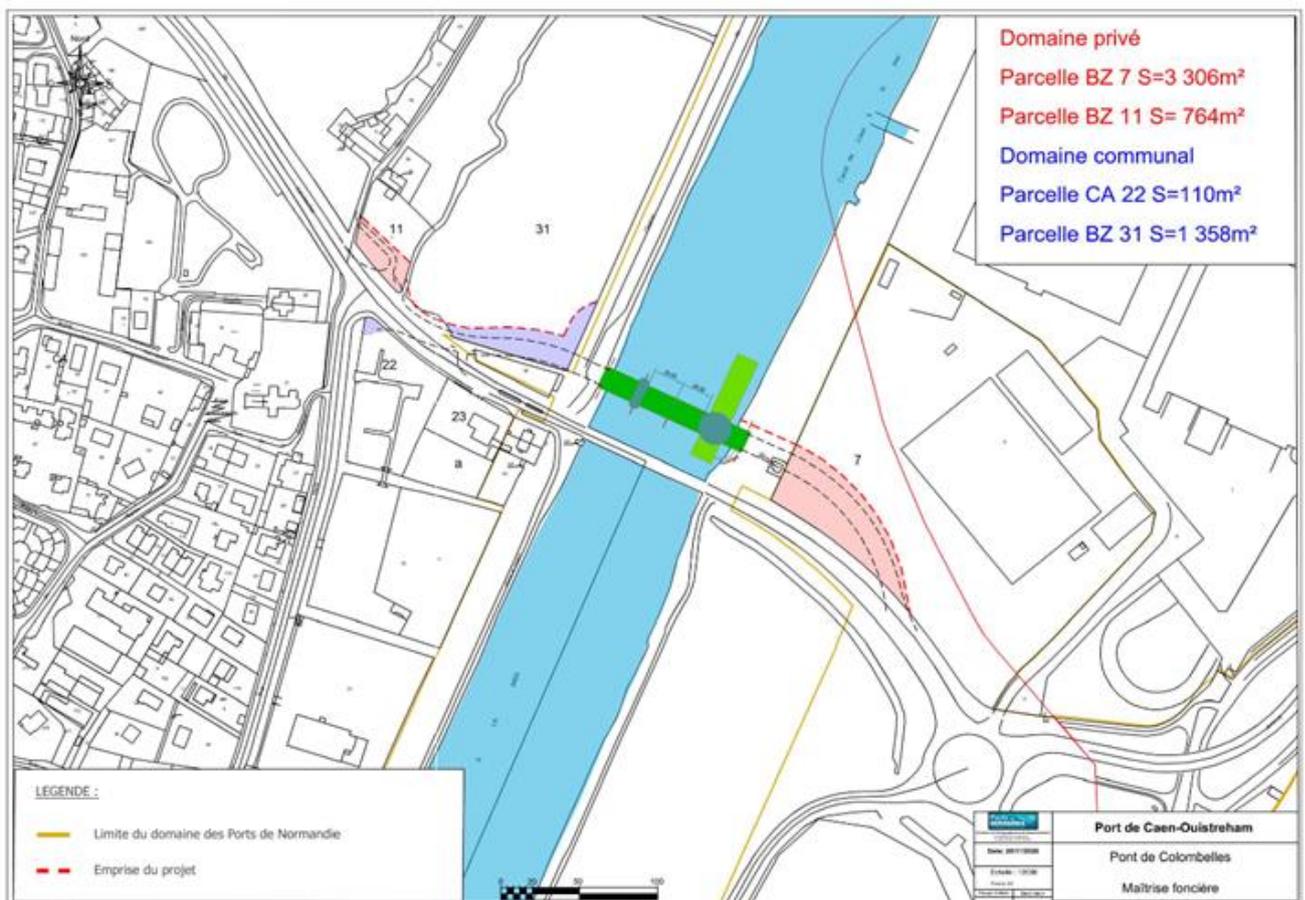


## Impacts

### Sur les propriétés adjacentes

Le projet nécessite l'acquisition de 7 500 m<sup>2</sup> répartis entre 4 000 m<sup>2</sup> de propriétés privées et 3 500 m<sup>2</sup> de domaine communal. Globalement l'accès aux propriétés n'est pas modifié, à l'exception de la rue des carrières.

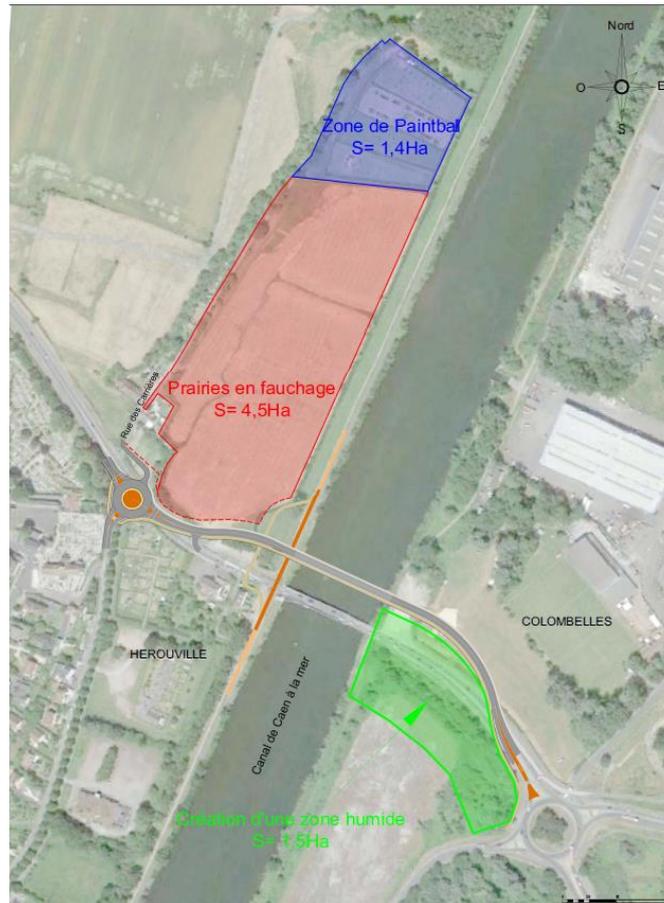
### PLAN SCHEMATIQUE DES ACQUISITIONS



### Sur les milieux naturels

Le projet réduit très minoritairement de 3000 m<sup>2</sup> une zone humide de 45 000 m<sup>2</sup>. 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



## Budget de l'opération

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

<b>Etudes</b>	<b>700 000 € HT</b>
<b>Travaux :</b>	<b>19 300 000 € HT</b>
• 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

Diagnostiques avant travaux : réalisés

Concertation : du 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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 concerte 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 en l'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'accentuer 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 réfection 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 démoli 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<sup>er</sup> 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 démolit, 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.*