

DEPARTEMENT DU CALVADOS

Enquête Publique préalable à la déclaration de sécurisation du boulevard périphérique nord de CAEN entre les échangeurs « Chemin vert » et « Porte d'Angleterre » sur les communes de CAEN et HEROUVILLE SAINT CLAIR.

Cette enquête publique s'est déroulée du 15 JUIN à 9h00 au 17 JUILLET 2015 à 16h00.



**Conclusions et Avis motivé
du Commissaire Enquêteur**

**C E Titulaire : M. Marcel VASELIN
C E Suppléant : M. Hubert SEJOURNE.**

2^{ème} DOCUMENT**Sommaire**

I- PREAMBULE.....	3
II- LE MAITRE D'OUVRAGE.....	3
III- L'OBJET DU PROJET.....	4
IV- LE CONTEXTE REGLEMENTAIRE.....	4
V- LISTE DES DOCUMENTS MIS EN ENQUETE PUBLIQUE.....	5
VI- LES CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR.....	6
6.1- Organisation et déroulement de l'enquête.....	6
6.1.1- L'information du public.....	6
6.1.2- Les permanences.....	6
6.1.3- Les entretiens.....	7
6.1.4- La récupération du registre d'enquête.....	7
6.2- La participation du public et les avis exprimés.....	7
6.3- L'analyse des observations et du Mémoire en Réponse.....	7
6.3.1- Les observations du public.....	7
6.3.2- Les observations des municipalités.....	10
6.3.3- Les observations des élus.....	13
6.3.4- Les questions du Commissaire-Enquêteur.....	15
VII-AVIS MOTIVE DU COMMISSAIRE ENQUETEUR.....	20

1- PREAMBULE.

Je soussigné, Marcel VASSELIN, désigné par décision du 6 mai 2015 de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Caen (dossier n° E15000059/14), pour procéder à l'enquête publique préalable à la déclaration de sécurisation du boulevard périphérique nord de Caen entre les échangeurs « Chemin vert » et « Porte d'Angleterre » sur les communes de Caen et Hérouville Saint Clair ;

Vu le code de l'environnement, notamment les articles L 123-1 à L123-19, R 123-1 à R123-46 ;
Vu les articles L 122-1 à L 122-3-5 et R 122-1 et suivants du Code de l'Environnement relatifs aux études d'impacts ;
Vu les articles L 126-1 et R 126-1 du Code de l'Environnement relatifs à la déclaration de projet ;
Vu le code de la voirie routière,
Vu le code de l'Urbanisme,
Vu la demande présentée par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Basse-Normandie (DREAL) en date du 15 avril 2015 ;
Vu le dossier soumis à l'enquête ;

Expose ce qui suit :

L'enquête publique a été prescrite pour une durée de 33 jours, du lundi 15 juin à 9h00 au vendredi 17 juillet 2015 à 16h00, par arrêté préfectoral du 11 mai 2015, délégation faite à Monsieur le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer du Calvados.

Cette enquête publique a été menée en totale conformité avec les prescriptions de l'arrêté préfectoral portant ouverture de l'enquête.

2- LE MAITRE D'OUVRAGE.

La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Basse-Normandie.

Service d'Aménagement du Territoire, infrastructures et habitat
Division Maîtrise d'Ouvrage Routière

CS 60040 - 10 Boulevard Général Vanier
14006 CAEN Cedex

3- L'OBJET DU PROJET.

La présente enquête publique porte sur le projet de sécurisation de 3.6 km du boulevard périphérique nord de Caen entre les échangeurs de la « Porte d'Angleterre » (à l'Est) et de la « Vallée des Jardins » (à l'Ouest) ainsi que sur la sécurisation des échangeurs du « Chemin Vert » et de la « Vallée des Jardins » sur les communes de Caen et d'Hérouville-Saint-Clair, dans le département du Calvados.

Ce projet vise à améliorer la fluidité du trafic tout en assurant un haut niveau de sécurité pour les usagers et l'exploitant. Par ailleurs, l'infrastructure sera mise aux normes environnementales, en particulier en termes d'assainissement et de bruit.

Objectifs principaux :

- ✓ Réduire l'accidentologie sur le boulevard périphérique nord ;
- ✓ Améliorer la fluidité du trafic et les conditions de sécurité ;
- ✓ Faciliter les échanges, notamment inter-quartiers ;
- ✓ Mettre aux normes environnementales le dispositif d'assainissement actuel ;
- ✓ Améliorer le cadre de vie des riverains et les conditions de travail de l'exploitant.

Cette opération est inscrite au Contrat de plan Etat-Région 2000-2006 et au programme de modernisation des itinéraires routiers 2009-2014.

Les aménagements, réalisés sous la maîtrise d'ouvrage de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Basse-Normandie, se feront, pour l'essentiel, dans les emprises actuelles du boulevard périphérique qui font partie du domaine public.

Seuls les terrains d'assiette des murs "antibruit" de l'avenue Victor Vinde et du Calvaire Saint-Pierre, ainsi que les bassins d'assainissement de la Vallée des jardins appartiennent pour partie à la ville de Caen et à la Société Caennaise de Développement immobilier, société immobilière d'économie mixte. Les terrains seront achetés à l'amiable par la DREAL (la ville de Caen et la Société Caennaise étant intéressées au projet).

Le projet ne nécessitant aucune autre acquisition, il ne nécessite pas d'expropriation pour cause d'utilité publique.

4- LE CONTEXTE REGLEMENTAIRE.

Conformément à l'article L 123-1 du Code de l'Environnement, modifié par le décret n° 2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement, la procédure d'enquête publique environnementale est requise pour ce projet dans la mesure où il est soumis à étude d'impact.

En effet, selon l'annexe de l'article R 122-2 du Code de l'Environnement, toute modification ou extension substantielle d'autoroute, voie rapide, y compris échangeur, est soumise à l'étude d'impact. Le projet de sécurisation du boulevard périphérique nord de Caen entre dans cette catégorie.

5- LISTE DES DOCUMENTS MIS EN ENQUETE PUBLIQUE.

Le dossier d'enquête mis à la disposition du public par la DREAL de Basse-Normandie est constitué des pièces suivantes :

Pièce A : Plan de situation.

Pièce B : Objet de l'enquête – Informations juridiques et administratives.

- 1- Objet et conditions de l'enquête,
- 2- Textes régissant l'enquête,
- 3- Insertion de l'enquête dans la procédure administrative relative à l'opération,
- 4- Procédures engagées simultanément ou à la suite de l'enquête.

Pièce C : Résumé non technique.

Pièce D : Plan généraux des travaux.

Pièce E : Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants.

- 1- Caractéristiques générales du projet,
- 2- Caractéristiques principales des ouvrages de génie civil les plus importants,
- 3- Echanges et rétablissement des voies de communication.

Pièce F : Appréciation sommaire des dépenses.

Pièce G : Etude d'impact.

1. Préambule,
2. Description du projet,
3. Evaluation des impacts du programme,
4. Auteurs des études,
5. Analyser de l'état initial du site et de son environnement,
6. Présentation des principales solutions de substitution et du projet soumis à enquête,
7. Analyse des impacts du projet sur l'environnement et la santé et mesures correctives,
8. Analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus,
9. Analyse des méthodes utilisées et des difficultés rencontrées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement et la santé.

Annexes.

1. Lettre du ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Aménagement du territoire redéfinissant la commande de l'opération,
2. Avis du Préfet relatif aux fouilles archéologiques,
3. Bilan de la concertation préalable,
4. Etude acoustique Iris Conseil,
5. Etude acoustique Orféa,
6. Etude air,
7. Etude faune/flore,
8. Etude trafic,
9. Avis de l'Autorité Environnementale,
10. Mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale.

6- LES CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR.

6.1- Organisation et déroulement de l'enquête.

Par ordonnance du 6 mai 2015, Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Caen me désigne en tant que commissaire-enquêteur titulaire pour mener cette enquête publique. Par cette même ordonnance, Monsieur Hubert SEJOURNE est nommé commissaire-enquêteur suppléant.

L'enquête, positionnée du **15 juin à 9h00 au 17 juillet 2015 à 1700** (33 jours), conformément à l'arrêté de Monsieur le Préfet de Région, Préfet du Calvados en date du 11 mai 2015, s'est déroulée en totale conformité avec la réglementation en vigueur.

L'ensemble des documents constituant le dossier d'enquête publique, ainsi que le registre d'enquête, ont été tenus à la disposition du public, aux heures habituelles d'ouverture de la mairie de CAEN et d'HEROUVILLE-SAINT-CLAIR.

6.1.1 L'information du public.

- L'avis d'enquête a été publié, conformément à la loi, par voie de presse dans les journaux **Ouest-France** du jeudi 21 mai 2015 et du jeudi 18 juin 2015, les journaux **Liberté-Le Bonhomme Libre** du jeudi 21 mai 2015 et jeudi 18 juin 2015 ainsi que sur le portail Internet « Les services de l'Etat dans le Calvados », (<http://www.calvados.gouv.fr/>).
- Les affichages, conformément à l'arrêté du 11 mai 2015 (article R123-11 du Code de l'Environnement), ont été effectués sur les panneaux des mairies et annexes des communes de CAEN et HEROUVILLE-SAINT-CLAIR, à l'entrée du parking du CHU ainsi qu'aux endroits stratégiques du projet :
 - Vallée des Jardins,
 - Avenue Victor Vinde,
 - Rue du Père Samson – "Quartier du Calvaire St Pierre"
 - Echangeur du Chemin Vert.
- Une vérification partielle des affichages a été effectuée par le Commissaire-enquêteur le mardi 2 juin 2015, au bénéfice de la visite sur site.
- Les maires des communes concernées par cette enquête ont certifié l'accomplissement de ces mesures en fin d'enquête (Voir certificats joints en annexe 1 au rapport d'enquête).

6.1.2- Les permanences.

Les permanences se sont déroulées sans incident particulier, dans des locaux adaptés, favorables aux entretiens et qui permettaient une consultation aisée des documents :

- Le lundi 15 juin de 09h00 à 12h00 à la Mairie de **Caen**,
- Le mercredi 24 juin de 09h00 à 12h00 à la Mairie d'**Hérouville-Saint-Clair**,
- Le samedi 27 juin de 09h30 à 12h30 à la Mairie de **Caen**,
- Le lundi 06 juillet de 14h30 à 17h30 à la Mairie d'**Hérouville-Saint-Clair**,
- Le vendredi 17 juillet de 13h00 à 16h00 à la Mairie de **Caen**.

6.1.3- Les entretiens.

- Le jeudi 7 mai 2015 : Entretien avec Madame Catherine LE BOURGEOIS, DDTM du Calvados, pour organiser le déroulement de l'enquête. Lors de cette réunion, nous avons également rencontré Monsieur Nicolas PUCHALSKI, Responsable de la Division Infrastructure Déplacement de la DREAL de Basse-Normandie, Madame Anny-Lory HOULETTE, Assistante à la Division Infrastructure Déplacement DREAL de Basse-Normandie et Madame Martine PICHON, Responsable des Procédures Foncières, pour une première analyse du dossier d'enquête qui sera mis à la disposition du public.
- Le mardi 2 juin 2015 : Madame Anny-Lory HOULETTE, nous organise une visite des sites impactés par le projet.
- Le samedi 27 juin 2015 : Entretien avec Monsieur BOCQUET, Directeur de la Voirie de la ville de Caen.
- Le lundi 6 juillet 2015 : Entretien avec Monsieur Philippe LAFORGE, Maire-Adjoint d'Hérouville-Saint-Clair, en charge des Travaux, de la Voirie et des Espaces Verts, ainsi qu'avec Messieurs BIZET et FAUTREL, respectivement Directeur des Services Techniques de la Mairie et Directeur-Adjoint.
- Le vendredi 24 juillet 2015 : Dépôt du Procès-Verbal de Synthèse.

6.1.4- Récupération du registre d'enquête.

La récupération des registres d'enquête, auprès des municipalités concernées, s'est effectuée le 17 juillet 2015, à la mairie de Caen, siège de l'enquête, et par courrier postal, le 23 juillet 2015, pour la commune d'Hérouville-Saint-Clair.

6.2- La participation du public et les avis exprimés.

L'enquête publique s'est déroulée avec une participation quasi inexistante du public, ceci malgré la publicité en conformité avec l'article R 123-11 du Code de l'environnement et l'article 5 de l'arrêté préfectoral portant ouverture de l'enquête en date du 11 mai 2015.

Il est également à noter, en complément, le boitage effectué par la ville de Caen pour ses administrés du quartier du Calvaire Saint-Pierre concernant cette enquête, et qui est resté sans effet de la part de ces personnes pourtant directement concernées.

6.3- L'analyse des observations et du Mémoire en Réponse.

6.3.1- Les observations du public.

1.1- **Monsieur Claude MESNIER**, demeurant 816, Quartier de la Haute Folie à Hérouville-Saint-Clair, note sur le registre d'enquête :

- Que les mesures et travaux effectués dans le cadre de la réduction des nuisances sonores sont très restrictifs, entre autre au niveau du boulevard de la Haute Folie (818 à 820). Les pavillons situés immédiatement à proximité sont pourtant concernés (à 10 m près) ;
- Qu'il n'y a rien d'envisagé sur l'amélioration de l'efficacité du mur anti-bruit d'Hérouville-Saint-Clair et pourtant !!
- Qu'effectivement, le nouveau revêtement de chaussée au niveau du Chemin Vert est très efficace pour la réduction des dB et qu'il est donc souhaitable que ce type de revêtement soit généralisé sur l'ensemble des aménagements.

Enfin, concernant la réduction du bruit lié au trafic routier, il demande si une réduction de la vitesse est envisagée sur le périphérique ?

Question n° 1 : *Dans l'approche menée au titre de la lutte contre les nuisances sonores pour la population riveraine du boulevard périphérique nord de Caen, pouvez-vous nous expliquer les raisons pour lesquelles aucun aménagement n'est prévu sur le territoire communal d'Hérouville-Saint-Clair ?*

Réponse du pétitionnaire :

Des aménagements sont bien prévus sur le territoire communal d'Hérouville-Saint-Clair. Sur la base de l'étude acoustique, qui fait partie intégrante de l'étude d'impact, et des mesures acoustiques réalisées chez certains riverains du boulevard périphérique Nord de Caen, les logements situés sur Hérouville-Saint-Clair pour lesquels l'isolation actuelle est insuffisante au regard de la réglementation feront l'objet de travaux d'isolation, financés à 100 % dans le cadre de l'opération.

Une intervention sur le mur antibruit actuel pour le rehausser n'était pas techniquement possible, compte tenu du dimensionnement des fondations. Seule sa destruction et sa reconstruction auraient pu être envisagées, ce qui aurait nécessité l'arrachage des plantations pour un gain acoustique final peu significatif au regard de l'importance du coût d'investissement. Une simple prolongation du mur en direction de l'échangeur de la Pierre-Heuzé aurait également nécessité la destruction des plantations existantes. Or, la commune d'Hérouville-Saint-Clair souhaitait conserver l'écran végétal qui protège les habitations de la vue du boulevard périphérique.

La solution de renforcement des isolations des logements le nécessitant a, par conséquent, été privilégiée.

Commentaires du C.E. : Pour répondre aux déclarations de Monsieur MESNIER sur l'insuffisance de travaux prévus sur Hérouville-Saint-Clair, les aménagements, rappelés ci-dessus par la DREAL, découlent d'études minutieuses menées par les cabinets "IRIS Conseil " et "Orféa acoustique" (consultables en annexe 5 du dossier) et qui concernent tout particulièrement le boulevard du Grand Parc ainsi que celui de la Haute Folie. L'éventualité du remplacement du mur anti-bruit existant pour renforcer son efficacité a, quant à elle, été analysée et c'est en concertation avec la municipalité d'Hérouville-Saint-Clair que le choix de ne pas intervenir sur l'édifice a été arrêté.

Question n° 2 : *Vous faites état du choix d'un revêtement de chaussée plus performant en page 238 du dossier. Pouvez-vous nous décrire quels sont les performances à en attendre ? Est-ce ce type de revêtement qui a été utilisé sur le secteur du Chemin Vert et que semble apprécier Monsieur MESNIER ?*

Réponse du pétitionnaire :

La DREAL confirme ses exigences vis-à-vis du revêtement de chaussée qui sera mis en œuvre dans le cadre de l'opération, sachant que la capacité d'un revêtement de chaussée à absorber le son dépend essentiellement de sa porosité. Les vides contenus dans le revêtement permettent en effet l'absorption des bruits de contact pneumatiques/chaussée, les bruits de moteur ainsi que les autres bruits environnants.

À l'inverse, plus les vides sont importants, plus le revêtement est dit ouvert et plus l'exploitation en période de viabilité hivernale est difficile. La neige et le gel remplissent les vides et les opérations de salage perdent en efficacité ; dans ces conditions, la voie peut devenir impraticable.

Le choix définitif sera donc fait après analyse des offres techniques des entreprises, en tenant compte des deux exigences rappelées supra. Il est vraisemblable qu'un béton bitumineux semi-grenu du type de celui mis en œuvre sur le boulevard périphérique au droit du Chemin Vert soit retenu.

Commentaires du C.E : L'on peut donc considérer que c'est bien vers le meilleur compromis que va se diriger la DREAL pour traiter de la réduction du niveau sonore en provenance des véhicules qui empruntent le boulevard périphérique sans pour autant, et c'est souhaitable, altérer la tenue de route en situation climatique extrême. S'il s'avère que ce revêtement est celui déjà utilisé au niveau du Chemin Vert, alors il devrait répondre aux attentes des riverains puisqu'il a déjà convaincu Monsieur MESNIER de son efficacité.

Question n° 3 : *Pouvez-vous répondre à la question posée sur une éventuelle réduction de la vitesse autorisée sur le boulevard périphérique ?
Quels en seraient les avantages et les inconvénients ?*

Réponse du pétitionnaire :

La réponse est formulée par la Direction Interdépartementale des Routes Nord-Ouest (DIRNO), qui exploite le boulevard périphérique de Caen et à qui la responsabilité d'arrêter les limitations de vitesse revient.

Des limitations de vitesse plus restrictives que la limitation de vitesse générale ont déjà été implantées dans des zones d'entrecroisement (à Mondeville), dans des zones urbanisées où le trafic est plus dense (secteur IKEA), à proximité de la bretelle d'insertion courte venant du boulevard Montalivet et dans la zone de virage sensible de l'échangeur du Bessin. Les limitations ont par conséquent été mises en œuvre sur l'ensemble des sections les plus accidentogènes et où le risque est le plus élevé compte tenu de la configuration des lieux et du trafic.

Aucune réduction de vitesse n'est par conséquent envisagée de façon générale. Aucun élément ne permet d'affirmer qu'une diminution généralisée de la vitesse sur le boulevard périphérique améliorerait la sécurité. En effet, pour être respectées, les limitations de vitesse doivent être crédibles et adaptées à l'environnement.

Commentaires du C.E : Cette réponse très claire, qui explique parfaitement le processus de mise en place des réductions de vitesse sur le boulevard périphérique n'appelle, à ce stade, aucune interrogation supplémentaire.

1.2- **Monsieur François LEGAY**, demeurant 6 rue du Père Sanson à Caen, écrit que la construction d'un mur anti-bruit le long des zones habitées du Calvaire Saint-Pierre est une très bonne chose.

Il demande que ce mur soit prolongé au niveau de la zone de loisirs et de régénération des Sablons et de la Vallée des Jardins, lieu de pratique du « disc golf » qui a accueilli les 6 et 7 juin 2015 une manche du championnat de France, afin d'en améliorer l'ambiance sonore.

Question n° 4 : Que pensez-vous de cette suggestion ?

Réponse du pétitionnaire :

La définition des zones et du type de construction qui feront l'objet de protections (écran antibruit ou renforcement de l'isolation de façade) dans le cadre de l'opération est conforme à la réglementation et notamment à l'arrêté du 5 mai 1995, relatif au bruit des infrastructures routières. C'est la raison pour laquelle, seuls des bâtiments et en particulier des logements sont prévus d'être protégés dans le cadre de l'opération et non des espaces ouverts de promenade ou de loisir.

Commentaires du C.E. : Cette réponse précise n'appelle pas de remarque.

6.3.2- Les observations des municipalités.

2.1-Ville de Caen.

Par courrier en date du 3 juillet 2015, Monsieur Joël BRUNEAU, Maire de Caen, souhaite que la construction du mur anti-bruit prévu au niveau du quartier du Calvaire Saint-Pierre, après abattage des arbres et dans la configuration décrite dans le dossier, soit reconsidérée. Il demande le maintien en l'état de la bande végétale d'environ cinq mètres d'épaisseur, constituée d'arbres de haut jet et de bosquets, qui sert d'écran paysager aux habitants des immeubles de ce secteur.

Il demande donc qu'une autre solution technique de réduction des nuisances sonores, plus légère et plus facile à mettre en œuvre soit trouvée afin de réduire l'impact des travaux et des aménagements pour les habitants.

Question n° 5 :

a) *Que pensez-vous de cette analyse ?*

b) *Pouvez-vous nous décrire et illustrer plus précisément les aménagements que vous envisagez sur le site, en complément aux photomontages de la page 271 (positionnement du mur, aménagements paysagers, etc.)?*

c) *Quelle autre solution, moins destructrice, plus facile à mettre en œuvre et néanmoins apte à apporter une efficacité acoustique de qualité, pouvez-vous proposer à la ville de Caen ?*

d) *Enfin, dans l'éventualité du choix d'une isolation complète des ouvrants des façades d'immeubles (y compris le rez-de-chaussée), quel type de protection acoustique peut être envisagée pour les aires d'évolution situées aux pieds des immeubles tout en maintenant la bande végétale existante ?*

Réponse du pétitionnaire à la question n° 5 :**a) Que pensez-vous de cette analyse ?**

L'objectif prioritaire de la DREAL est, conformément à la réglementation, de protéger les riverains du bruit du boulevard périphérique. Or, la réalisation d'un mur anti-bruit le long du boulevard périphérique au niveau du Calvaire Saint-Pierre nécessite obligatoirement la destruction de la végétation existante compte tenu de son implantation à proximité du haut du talus du boulevard périphérique. Pour être efficace, un écran acoustique doit en effet être situé au plus près de la source de pollution, c'est-à-dire en haut du talus. Par ailleurs, la réalisation d'un tel mur et de ses fondations nécessite des engins importants et une zone de chantier relativement large, contraintes incompatibles avec le maintien de la végétation existante

Toute autre solution technique serait moins efficace que celle proposée dans le cadre de l'opération.

Commentaires du C.E. : L'atteinte des objectifs fixés au niveau de la zone considérée ne laisse pas d'alternative, selon le pétitionnaire, pour ce qui concerne l'efficacité. Si l'on veut respecter les exigences imposées, il faut donc construire le mur anti-bruit. Par ailleurs et malgré l'invitation personnalisée lancée par la municipalité de Caen à destination des personnes directement concernées, nous pouvons constater qu'aucune d'entre elles n'est venue s'exprimer et surtout contester cette orientation. Devant cette situation, qui peut s'interpréter comme étant le reflet des attentes des personnes concernées, je ne pense pas qu'il soit judicieux de la remettre en cause.

b) Pouvez-vous nous décrire et illustrer plus précisément les aménagements que vous envisagez sur le site, en compléments aux photomontages de la page 271 (positionnement du mur, aménagements paysagers, etc.) ?

Le projet prévoit la réalisation d'un mur antibruit en gabions de 3 mètres de haut, de 1 mètre d'épaisseur et de 520 mètres de long, complété d'isolations de façades pour les étages non protégés par le mur (étages 2 à 3). La réalisation de ce mur n'était initialement pas prévue au projet et a été ajoutée à la demande de la ville de Caen et des riverains lors de la concertation menée fin 2011 au titre de l'article L300-2 du Code de l'urbanisme. Le mur est prévu d'être végétalisé côté habitations (plantes grimpantes). La plantation d'arbres en arrière du mur reste néanmoins possible mais ne peut être financée dans le cadre de l'opération. Ces aménagements sont par conséquent laissés à l'initiative de la ville de Caen.

Commentaires du C.E. : Il est surprenant de découvrir que la réalisation d'un mur anti-bruit n'était, à l'origine du projet, pas envisagée sur le quartier du Calvaire Saint-Pierre. Est-ce à dire que son utilité n'avait pas été démontrée lors de l'étude alors que le besoin de se mettre en conformité avec la réglementation s'imposait ? Il n'en reste pas moins vrai que la demande de la municipalité, exprimée en 2011, a donc nécessité de revoir cette position, en cours d'étude, et que la configuration des lieux a dû mettre en évidence, à ce moment, la nécessité de procéder à l'arrachage de toute la bande végétalisée. Si l'on s'en tient à ce choix difficilement contestable, de nouvelles plantations seront donc, selon le pétitionnaire, possibles après réalisation des travaux. Ceci veut dire que la situation de forte exposition visuelle pourra être partiellement traitée mais qu'il restera, néanmoins, quelques cônes de vue sur le boulevard périphérique pour les résidents des immeubles du secteur. Il serait donc judicieux que cette opération soit menée, de façon complémentaire, par la ville de Caen. Il serait également souhaitable qu'elle se fasse en concertation avec les résidents du secteur.

c) Quelle autre solution, moins destructrice, plus facile à mettre en œuvre et néanmoins apte à apporter une efficacité acoustique de qualité, pouvez-vous proposer à la ville de Caen ?

Seul le renforcement des isolations de façades pour chacun des étages permettrait de ne pas réaliser de mur antibruit. Cette solution, efficace uniquement lorsque les fenêtres sont fermées, présente également l'inconvénient de ne pas protéger les espaces extérieurs. Ce n'est pas cette solution qui avait été demandée lors de la concertation de 2011.

Commentaires du C.E : Il est à ce stade, et le pétitionnaire nous le confirme, difficile de trouver une solution capable de rivaliser, sur le plan de l'efficacité, avec la mise en place d'un mur anti-bruit. Ceci concerne, bien sûr, les résidents du rez-de-chaussée et du 1^{er} étage des immeubles qui pourront ouvrir leurs fenêtres, mais aussi la vie au quotidien dans les espaces extérieurs, centre de loisirs et crèche verte implantés sur le site.

d) Enfin, dans l'éventualité du choix d'une isolation complète des ouvrants des façades d'immeubles (y compris le rez-de chaussée), quel type de protection acoustique peut être envisagée pour les aires d'évolution situées aux pieds des immeubles tout en maintenant la bande végétale existante ?

Seul un écran antibruit tel que celui proposé au projet permettrait de protéger les espaces extérieurs en pied d'immeuble. En tout état de cause, la végétation existante ne pourrait être maintenue.

Commentaires du C.E : Voir analyse précédente.

2.2-Ville d'Hérouville-Saint-Clair.

Par courrier en date du 15 juillet 2015, Monsieur Philippe LAFORGE, Maire-Adjoint en charge des Travaux, de la Voirie et des Espaces Verts stipule que bien que le projet n'appelle aucune observation sur le fond, il souhaite, avec le responsable des Services Techniques de la ville, appréhender les conséquences que pourraient avoir la concrétisation du projet, avec le raccordement des rejets des bassins de la Porte d'Angleterre, sur le collecteur de Ø 1000 mm appartenant au réseau public de collecte des eaux pluviales de la ville d'Hérouville-Saint-Clair.

En effet, après examen du dossier mis en enquête publique, aucun comparatif n'apparaît concernant le volume des écoulements actuels et ceux qui seront envoyés ultérieurement dans le collecteur de la ville et qui rejoint le Canal de Caen à la Mer, en tant qu'exutoire.

Question n° 6 : *Afin de renseigner la municipalité sur ce sujet et de lever toute ambiguïté, pouvez-vous chiffrer les écarts entre les volumes transférés actuellement et ceux qui devront être pris en charge après les travaux ?*

Réponse du pétitionnaire :

Au préalable il paraît important de rappeler que le collecteur Ø 1000 qui rejoint le canal de Caen à la mer n'appartient pas à la ville d'Hérouville-Saint-Clair mais à l'État, qui l'a construit dans les années 1973-1974 lors des travaux de construction du boulevard périphérique.

Avant mise en œuvre du projet de sécurisation du boulevard périphérique Nord de Caen, le bassin versant (correspondant à la section située entre les échangeurs de la Côte de Nacre et de la Porte d'Angleterre) assaini par la canalisation Ø 1000 représente une surface active de 118 630 m². La surface active correspond à la surface des chaussées à laquelle il convient d'ajouter 30 % des surfaces enherbées (pour tenir compte des capacités d'infiltration de ces surfaces). Le débit généré par ce bassin pour une pluie de période de retour de 20 ans est de 386 l/s. Ce débit correspond au débit en entrée de la canalisation Ø 1000.

Après travaux, la surface active sera portée à 132 125 m² compte tenu de la réalisation de voies d'entrecroisement et de bandes d'arrêt d'urgence. Le débit correspondant sera alors de 430 l/s.

En revanche, avant de rejoindre la canalisation Ø 1000, les eaux pluviales transiteront dans des bassins qui seront réalisés dans les boucles de l'échangeur de la Porte d'Angleterre. Les bassins sont dimensionnés pour limiter le débit de fuite en sortie à 115 l/s. Ce débit correspond au débit en entrée de la canalisation Ø 1000. Ce débit est par conséquent bien inférieur aux 386 l/s actuels.

Les travaux d'assainissement prévus dans le cadre de l'opération permettent bien d'améliorer le fonctionnement actuel des ouvrages.

Commentaires du C.E : Ces éléments précis permettent donc de comparer et surtout de mesurer l'efficacité de la nouvelle configuration envisagée en matière de collecte des eaux de ruissellement de la plateforme routière. Les nouvelles capacités de traitement installées auront donc le double avantage de réduire significativement la pollution du milieu naturel, du fait du traitement préalable, mais aussi de réduire fortement le débit des rejets et de soulager ainsi la canalisation de Ø1000 qui mène à l'exutoire.

6.3.3- Les observations des élus.

Groupe "Caen écologiste et citoyenne".

Par courrier en date du 16 juillet 2015, trois élus expriment, tout d'abord, leurs regrets de voir cette enquête se dérouler en période estivale et donc peu propice à la participation du public.

Dans l'analyse du projet, leurs remarques sont exclusivement axées sur le souhait de voir aboutir la réalisation du mur anti-bruit du Calvaire Saint-Pierre, en concrétisation de la délibération du Conseil Municipal de Caen, en date du 12 septembre 2011, qui visait à réduire les nuisances sonores subies par les habitants du quartier depuis la mise en service du boulevard périphérique.

Face à la demande formulée par Monsieur le Maire de Caen, dans son courrier du 29 juin 2015, de ne pas abattre l'alignement d'arbres et d'abandonner la construction du mur anti-bruit au profit d'un aménagement plus léger, ceux-ci expriment leur désaccord et formulent 3 propositions :

- Que les moyens financiers dédiés à la lutte contre les nuisances sonores dans le cadre du projet de boulevard périphérique nord soient sanctuarisés ;
- Que ce projet d'aménagement d'un mur anti-bruit au Calvaire Saint-Pierre fasse l'objet d'une nouvelle concertation avec l'ensemble des riverains concernés ;
- Que ce projet s'accompagne d'un ambitieux programme de (re)végétalisation du secteur et ce, afin d'offrir enfin à ces habitants un cadre de vie acceptable.

➤ **Ce courrier est accompagné :**

- d'une copie de l'extrait du registre des délibérations de la ville de Caen, en date du 12 septembre 2011, sur l'approbation d'une procédure de concertation après l'établissement d'un dossier de présentation (Publicité, animation de réunions publiques, bilan de la concertation).

Dans le cadre de cette concertation préalable, le Conseil Municipal réuni ce 12 septembre 2011 a souhaité apporter des observations sur :

- la problématique du bruit.

Il est mentionné que la ville de Caen souhaite que le projet intègre la création d'un mur anti-bruit au niveau du Calvaire Saint-Pierre ainsi que pour les autres secteurs riverains du périphérique concernés par cette question.

- l'intégration des modes doux.

Un franchissement Est-Ouest devra améliorer la qualité de vie des riverains et faciliter les échanges entre les quartiers de la Folie Couverte et du Calvaire Saint-Pierre.

- d'une copie de l'extrait du registre des délibérations de la ville de Caen, en date du 25 juin 2012, sur le bilan de la concertation préalable organisée par l'Etat. Celui-ci stipule que le Conseil Municipal de Caen prend acte des observations formulées dans le cadre de la concertation et que ces observations et le déroulement des étapes à venir pour ce projet, feront l'objet d'un suivi attentif.

Question n° 7 :

- a) Pouvez-vous nous donner les raisons du positionnement de cette enquête en période estivale ?*
b) Que pensez-vous des trois (3) propositions formulées ci-dessus et concernant l'aménagement de ce quartier ?

Réponse du pétitionnaire :

a) Pouvez-vous nous donner les raisons du positionnement de cette enquête en période estivale ?

L'enquête publique s'est déroulée entre le 15 juin et le 17 juillet, période qui ne peut être qualifiée de période estivale. La DREAL considère que les dispositions ont été prises pour assurer la meilleure participation du public, tant en termes de calendrier que de durée d'enquête (légèrement augmentée par rapport à la durée minimale de 30 jours). Une enquête de quatre semaines entre le 14 juillet et le 15 août auraient justifié cette remarque que la DREAL ne partage pas.

Commentaires du C.E : Aucune remarque n'est à formuler sur ce point.

b) Que pensez-vous des trois (3) propositions formulées ci-dessus et concernant l'aménagement de ce quartier ?

Les propositions sont :

- *que les moyens financiers dédiés à la lutte contre les nuisances sonores dans le cadre du projet de boulevard périphérique Nord soient sanctuarisés ;*
- *que ce projet d'aménagement d'un mur antibruit au Calvaire Saint-Pierre fasse l'objet d'une nouvelle concertation avec l'ensemble des riverains concernés ;*

- *que ce projet s'accompagne d'un ambitieux programme de (re)végétalisation du secteur et ce, afin d'offrir enfin à ces habitants un cadre de vie acceptable.*

Le coût de l'ensemble des mesures dédiées à la lutte contre les nuisances sonores est intégré à l'opération. Sans qu'il soit possible de sanctuariser les crédits correspondant à ces aménagements, la DREAL s'engage néanmoins à les réaliser dans leur intégralité.

Concernant le mur antibruit du Calvaire Saint-Pierre, la DREAL rappelle qu'une première concertation au titre de l'article L300-2 du Code de l'urbanisme a été menée en 2011 avec les élus et les riverains du projet. Suite à la délibération du Conseil municipal de Caen du 12 septembre 2011 et à la réunion publique organisée le 2 novembre 2011 à la maison de quartier du Calvaire Saint-Pierre, un mur antibruit a été ajouté au projet de sécurisation du boulevard périphérique Nord de Caen. Par ailleurs, lors de la présente enquête publique, les riverains ont eu à nouveau la possibilité de s'exprimer sur le projet et ils n'ont pas remis en cause l'ouvrage. La DREAL n'a donc pas de légitimité à mener une nouvelle concertation.

En revanche, avant la réalisation des travaux du mur acoustique, la DREAL pourra de nouveau rencontrer les riverains afin de leur présenter le calendrier et les modalités de sa réalisation.

Le programme de revégétalisation du secteur souhaité par les élus de Caen ne fait pas partie de l'opération de sécurisation du boulevard périphérique Nord de Caen et ne pourra pas être financé dans ce cadre. Aussi, la DREAL laisse l'initiative à la ville de Caen d'élaborer et de financer ce programme.

Commentaires du C.E : L'engagement de la DREAL, concernant ce sujet déjà abordé à la question n° 5, démontre sa volonté de mener à bien toutes les décisions prises en concertation et qui sont concrétisées dans le dossier. A ce stade, rien ne justifie la remise en cause des budgets établis ni la tenue de nouvelles séances de concertation.

A contrario, La suggestion de la DREAL de présenter aux riverains le calendrier d'exécution ainsi que les modalités de déroulement des chantiers doit être retenue. Elle devra se faire en présence des élus.

Enfin et au titre de l'engagement à compenser la destruction des arbres formulé en page 317 du dossier, cette décision pourrait être étendue au juste besoin pour le quartier du Calvaire Saint-Pierre.

6.3.4- Les questions du commissaire enquêteur.

41- Bretelle de sortie nord du boulevard périphérique « Echangeur du Chemin Vert ».

La bretelle d'accès direct au Boulevard Maréchal Juin va t'être supprimée et remplacée par une nouvelle bretelle régulée par des feux tricolores.

Question n° 8 : *Comment entendez-vous éviter les phénomènes d'accumulation de voitures en attente de sortie sur le boulevard périphérique, aux heures de pointes ?*

N'est-ce pas en contradiction avec les objectifs de fluidification et de sécurisation du trafic, voulus par le projet ?

Réponse du pétitionnaire :

Actuellement, les usagers sortant du boulevard périphérique au niveau de l'échangeur du Chemin Vert en provenance de Paris peuvent :

- se rendre vers le Nord en empruntant le shunt, sans difficultés, y compris aux heures de pointe (sauf cas particulier et remontée de file importante sur le boulevard périphérique)
- se rendre vers le centre-ville de Caen, ce qui les oblige à traverser le boulevard Maréchal Juin à deux fois deux voies. En l'absence d'aménagement spécifique pour ces usagers, cette traversée est difficile aux heures de pointe et des remontées importantes de file sont régulièrement observées sur la bretelle de sortie du boulevard périphérique.

L'objectif du projet est de fluidifier et de sécuriser globalement le carrefour. Le shunt sera supprimé et les deux mouvements (vers le Nord et vers le centre-ville) seront gérés par un unique carrefour à feux. Ce carrefour sera par ailleurs équipé d'une boucle de détection qui permettra, lorsque la file de voitures en attente sur la bretelle s'allongera, de déclencher le feu vert et de libérer ainsi les véhicules. Les mouvements vers le centre-ville seront donc facilités par rapport à la situation avant travaux. Les remontées de file sur le boulevard périphérique seront également limitées. Les mouvements vers le Nord seront moins fluides qu'avant travaux, tout en étant globalement satisfaisants. Par ailleurs, la suppression du shunt permettra d'apaiser la circulation et de favoriser l'usage de la bicyclette dans et de part et d'autre du carrefour.

Commentaires du C.E. : L'implantation d'un carrefour à feux sur une bretelle de sortie du boulevard périphérique interpelle, je pense, le commun des mortels dans la mesure où elle se concrétise par une interruption programmée du flux de circulation. Cependant, les explications fournies par la DREAL concernant les difficultés rencontrées par les automobilistes pour traverser le boulevard Maréchal Juin, aux heures de pointe et lorsqu'ils souhaitent se rendre vers la ville, sont convaincantes. Aussi, et dans la mesure où ces feux seront accompagnés d'une boucle de détection permettant de réguler parfaitement les flux aux heures de pointe, cette position est certainement la plus à même de régler les problèmes de sécurité relevés sur ce secteur.

Un problème de second ordre risque toutefois d'émerger, et cette fois sur le boulevard Maréchal Juin, pour les véhicules en provenance du quartier du Chemin Vert qui seront, quant à eux, confrontés à une succession de feux tricolores à cet endroit.

42-Renforcement des ouvrages d'art qui surplombent le périphérique.

Il est précisé, dans le dossier (p. 65), que cinq ouvrages d'art vont devoir être renforcés.

Il s'agit :

- Route de Lion (RD n° 60) des ouvrages OA1-PS Est et OA2-PS Ouest,
- Côte de Nacre (RD n° 7) des ouvrages OA1-PS Est et OA2-PS Ouest,
- Vaux de la Folie le PS VC n° 27).

Question n° 9 : *Pouvez-vous nous expliquer en quoi va consister ce renforcement ?*

Réponse du pétitionnaire :

Compte tenu de l'ancienneté des 5 ouvrages d'art que comporte la section traitée et de l'évolution des règles de dimensionnement depuis leur réalisation, il convient de renforcer les piles pour leur assurer une meilleure résistance en cas de choc de véhicule lourd. Pour chaque ouvrage, des murs en béton seront donc réalisés entre les piles elles-mêmes et entre les glissières en béton séparant les deux sens de circulation du boulevard périphérique et les piles. Ces murs en béton permettront en outre de reconstituer une continuité du plan de glissement en cas de choc pour éviter tout encastrement de véhicule entre deux piles consécutives.

Commentaires du C.E : Ce renforcement justifié des piles de pont ne suscite aucune remarque dans la mesure où il prend également en charge le renforcement de la partie haute, qui peut être exposée au choc d'un poids lourd déséquilibré, susceptible de se renverser, et qu'il évite toute proéminence susceptible d'interrompre le glissement d'un véhicule sur la glissière de sécurité.

43- Bretelle Hamelin.

La réalisation d'une nouvelle bretelle "Hamelin" a été évoquée par la municipalité d'Hérouville-Saint-Clair, lors d'un entretien, au niveau de la Route de Lion-sur-Mer.

Question n° 10 : *Pouvez-vous nous expliquer si ce type de raccordement peut être envisagé, à terme, et s'il est compatible avec la construction de la voie d'entrecroisement prévue sur ce secteur ?*

NB : *Préoccupation exprimée par le Conseil général du Calvados dans son courrier du 16 juillet 2015 en annexes.*

Réponse du pétitionnaire :

La bretelle Hamelin est un projet inscrit au Contrat de Plan État-Région 2015-2020. Il consiste à réaliser une bretelle de sortie depuis le boulevard périphérique extérieur vers la route de Lion-sur-Mer (RD 60). Les premières études de cette opération ont juste démarré et la possibilité technique de réaliser cet aménagement reste à démontrer. Sa réalisation, hypothétique au stade actuel, n'est donc pas envisagée à court terme.

Une fois sa faisabilité démontrée, sa réalisation nécessiterait quelques travaux modificatifs sur la voie d'entrecroisement à construire entre les échangeurs de la Pierre-Heuzé et de la Côte de Nacre dans le cadre du projet de sécurisation du boulevard périphérique Nord de Caen. En revanche, les objectifs de la bretelle Hamelin sont conformes à ceux de fluidification visés par le présent projet. Sa réalisation devrait en effet permettre de fluidifier les échangeurs de la Côte de Nacre et de la Pierre Heuzé.

Commentaires du C.E : Le projet de bretelle Hamelin, inscrit au Contrat de Plan Etat-Région de 2015-2020, tel que précisé par la DREAL ne doit pas remettre en cause la planification du projet de sécurisation du boulevard périphérique ni retarder sa mise aux normes. La confirmation d'une réalisation différée mais cependant possible, moyennant quelques aménagements et à partir de la voie d'entrecroisement envisagée ne suscite donc aucune remarque.

44- Régulation du trafic par adaptation de la vitesse instantanée.

Alors que les objectifs présentés font état du besoin de sécuriser le boulevard périphérique par une fluidification maîtrisée du trafic, le projet ne traite pas de la régulation de la vitesse par affichage instantané.

Question n° 11 : *Pouvez-vous nous expliquer les raisons pour lesquelles cette technique, reconnue efficace pour lutter contre la formation de bouchons sur les autoroutes, ne fait pas partie des outils et des aménagements retenus pour le projet ?*

Ne pensez-vous pas, en seconde approche, que la possibilité de réguler la vitesse des voitures circulant sur le boulevard périphérique, dans le cas de dégradation de l'air consécutive à des conditions climatiques particulières, pourraient être un outil complémentaire de lutte contre la pollution?

Réponse du pétitionnaire :

Le projet de sécurisation/fluidification du boulevard périphérique Nord de Caen est un projet d'investissement conduit par la DREAL de Basse-Normandie. Les projets d'adaptation de la vitesse au trafic sont des projets d'exploitation qui ne peuvent être portés que par la Direction Interdépartementale des Routes Nord-Ouest qui exploite le boulevard périphérique de Caen.

Or, la Direction Interdépartementale des Routes Nord-Ouest n'envisage pas d'adopter cette technique dans la mesure où les distances sont trop courtes pour qu'une telle régulation soit véritablement efficace et qu'elle ait le temps de se mettre en régime stable.

Commentaires du C.E. : Cette analyse de la situation est très explicite et permet de mieux appréhender la situation. Il est tout à fait compréhensible que, du fait de la longueur limitée de l'ouvrage, la vitesse déjà régulée à 90 km/h sur la portion concernée, ne nécessite pas de régulation supplémentaire.

45- Traversée du Boulevard Jean Moulin par la piste cyclable.

Dans la configuration du carrefour giratoire prévu sur le boulevard Jean Moulin (p.74 & 75), la traversée de ce boulevard par la piste cyclable est décrite au niveau de la chaussée, commune avec une traversée piétonne pourvue d'un îlot refuge.

Question n° 12 : *Cette solution quelque peu périlleuse ne peut-elle être remplacée par un passage souterrain lors de la réalisation du giratoire ? Cette autre solution aurait l'avantage d'isoler et de protéger totalement la voie douce du flux très important de véhicules sur cet axe fréquenté et en 2x2 voies, donc potentiellement dangereux.*

Réponse du pétitionnaire :

La traversée du boulevard Jean Moulin par les modes actifs a fait l'objet d'études techniques détaillées. Au total, 6 variantes ont été étudiées. Chacune d'entre elles s'intéressait aux circulations Nord-Sud et Est-Ouest et intégraient des traversées à niveau sécurisés, et des traversées dénivelées (en passage supérieur ou inférieur, au droit du giratoire). Indépendamment des coûts très élevés de ces aménagements, encore augmentés par la présence de nombreux réseaux en sous-sol, les études ont permis de montrer que la traversée Est-Ouest par passage sous le giratoire générerait un risque pour les automobilistes, susceptibles de basculer sur la piste cyclable située en contre-bas, et par voie de conséquence, un risque pour les usagers circulant sur la piste cyclable. Par ailleurs, compte tenu de la configuration des lieux, il n'est pas apparu possible de limiter ce risque, la réalisation d'une glissière de protection en béton, à l'intérieur de l'anneau du

giratoire ou en sortie immédiate de giratoire, devenant alors un obstacle dangereux pour les automobilistes, compte tenu de l'angle important entre le véhicule et la glissière au moment de l'impact éventuel.

Éclairée par ces études, la DREAL a par conséquent fait le choix de privilégier les circulations Est-Ouest, préexistantes à l'inverse des circulations Nord-Sud et de les assurer par un passage à niveau sécurisé par un îlot de refuge et un système à feux à commande manuelle, situé au sud du giratoire.

Commentaires du C.E. : Cet exposé des diverses études effectuées sur le sujet n'appelle pas de remarque. La solution retenue semble l'aboutissement d'une réflexion constructive et ne fait donc l'objet d'aucune autre question.

46- Abattage des arbres.

Le dossier fait état d'un abattage possible de quelques 300 arbres de haut jet, dont une centaine dans la Vallée des jardins et sans comptabiliser les aménagements prévus au Calvaire Saint-Pierre. Il est également précisé la destruction de plus de 850 m² de bosquets, pour permettre la concrétisation du projet (P. 276 & 317)

Question n° 13 : *Ne pensez-vous pas qu'il serait judicieux de réexaminer ce point, au cas par cas, lors de la formalisation du projet, afin d'éviter cette destruction massive de végétation ? Certes, le dossier précise que la compensation sera réalisée en respectant le ratio de 1 pour 1, mais la qualité environnementale des lieux cités risque de s'en trouver fortement bouleversée et pour longtemps.*

Réponse du pétitionnaire :

La mise en œuvre du projet de sécurisation/fluidification du boulevard périphérique Nord de Caen nécessite des interventions et des abattages d'arbres sur la Vallée des Jardins, l'échangeur de la Porte d'Angleterre, l'avenue Victor Vinde et le Calvaire Saint-Pierre.

L'abattage des arbres est rendu indispensable du fait des emprises nécessaires à la création d'un giratoire, de bassins d'assainissement et d'écrans acoustiques.

Afin de limiter les abattages, les implantations géométriques du giratoire et des bassins de la Vallée des Jardins ont été optimisées. En particulier, en matière d'assainissement, le choix s'est porté sur 3 bassins en cascade, moins profonds et aux modelés plus doux que l'unique bassin prévu dans un premier temps, choix qui permet ainsi de préserver la collection de frênes.

Globalement, le nombre d'arbres replantés est équivalent au nombre d'arbres abattus.

Enfin, les travaux d'abattage seront réalisés en dehors des périodes de nidification.

Commentaires du C.E. : Une recommandation sera maintenue sur l'attention particulière à apporter concernant la protection des plantations existantes, même si cette étude est maîtrisée. L'abattage des arbres de haut jet devra donc être limité à l'indispensable et être compensé au travers de programmes de repeuplement élaborés avec les municipalités concernées.

47- Financement des travaux.

Par courrier en date du 16 juillet 2015, le Conseil Général du Calvados fixe le montant de sa participation à 5,234 M€ TTC.

Question n° 14 : *Que pensez-vous de cette dernière précision ?
Est-elle susceptible de remettre en cause la réalisation du projet ?*

Réponse du pétitionnaire :

Le montant de la participation financière du Conseil Départemental fixé à 5,234 M€ est conforme aux engagements de la collectivité pris aux Contrats de plan État-région 2000-2006, 2015-2020 et au Programme de modernisation des itinéraires 2009-2014. Ce montant n'est donc pas susceptible de remettre en cause la réalisation du projet dont la totalité du financement est assurée par l'État, la Région Basse-Normandie, le Département du Calvados et l'agglomération Caen-la-Mer dans le cadre des trois plans et programmes précités.

Commentaires du C.E. : Aucune remarque n'est à formuler sur cette précision concernant la répartition du financement. Le projet pourra donc être engagé conformément à la planification annoncée, c'est-à-dire, dès 2016.

7- L'AVIS MOTIVE DU COMMISSAIRE ENQUETEUR.

Vu le code de l'environnement, notamment les articles L 123-1 à L123-19, R 123-1 à R123-46 ;

Vu les articles L 122-1 à L 122-3-5 et R 122-1 et suivants du Code de l'Environnement relatifs aux études d'impacts ;

Vu les articles L 126-1 et R 126-1 du Code de l'Environnement relatifs à la déclaration de projet ;

Vu le code de la voirie routière,

Vu le code de l'Urbanisme,

Vu la demande présentée par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Basse-Normandie (DREAL) en date du 15 avril 2015 ;

Vu le dossier soumis à l'enquête ;

Vu le Mémoire en Réponse du Pétitionnaire reçu dans le délai imparti, c'est-à-dire le 5 août 2015.

Je soussigné, Marcel VASSELIN, commissaire-enquêteur chargé de l'enquête,

Déclare :

- Que le dossier mis en enquête publique est bien construit, complet mais très difficilement consultable par le grand public du fait de sa complexité ;
- Que les bilans de concertation préalables à la mise en enquête publique sont précis, clairs et que les remarques formulées lors de ces réunions ont été, pour la plupart, analysées, intégrées et traitées dans le dossier de présentation ;
- Que les études complémentaires, présentées en annexes, sont particulièrement précises et détaillées, permettant ainsi de corroborer les orientations et décisions arrêtées dans le projet ;
- Que la publicité et les affichages ont été effectués conformément à la loi, dans la presse, sur les panneaux des mairies et aux endroits stratégiques du projet ;
- Que le boitage réalisé, en complément, par la municipalité de Caen sur le secteur du Calvaire Saint-Pierre, dans le but de sensibiliser les personnes concernées, a été une excellente démarche visant à inciter les personnes à s'intéresser au projet ;
- Qu'il est regrettable que cette opération soit malheureusement restée sans effet.

Considère :

- Que le projet de sécurisation du périphérique nord de Caen par la fluidification du trafic routier et sans agrandissement de l'emprise routière existante est judicieux ;
- Que la réduction de la largeur du terre-plein central de 10 m à 2.60 m, avec réalisation d'une barrière de sécurité double en béton, puisqu'elle ne diminue en rien la sécurité des usagers par rapport à la situation actuelle va permettre, à contrario, de modifier avantageusement le plan de circulation ;
- Que le franchissement des ouvrages d'art, même après renforcement, sera sécurisé et qu'il n'interdira pas le glissement possible d'un véhicule sur la glissière de sécurité ;
- Que l'engagement du pétitionnaire de conserver les Bandes d'Arrêt d'Urgence, de part et d'autre et sur l'intégralité du projet, avec trois zones de refuge par sens de circulation, est un point crucial pour la sécurité des usagers ;
- Que la suppression de l'éclairage public n'est, à priori, pas susceptible de générer de situation à risque d'éblouissement ou de "trou noir", le boulevard périphérique étant relativement enclavé sur toute l'emprise du projet ;
- Que cette nouvelle configuration est plutôt susceptible de favoriser le respect des limitations de vitesse en période nocturne ;
- Que l'amélioration de la desserte (entrées/sorties) des échangeurs concernés par le périmètre du projet est devenue absolument indispensable pour faciliter et sécuriser le volume des trafics générés par l'accès aux centres d'intérêts implantés sur ce secteur, à savoir :
 - Secteurs universitaires et de recherches ;
 - Etablissements Hospitaliers,
 - Centres historiques et touristiques de la ville (Mémorial, Musées, Château, etc.)
 - secteurs tertiaires, industriels et commerciaux ;
- Qu'il est regrettable, toutefois, que le projet ne fasse pas état de la faisabilité de la bretelle dite "Hamelin", du fait de son utilité évoquée dans le cadre de la reconstruction du nouveau CHU ;
- Que le choix de réduire à une seule voie certaines bretelles d'entrées et/ou de sorties est à même de réduire la vitesse et donc de réduire les risques potentiels d'accident ;
- Que la suppression d'une des bretelles d'accès en provenance de la Vallée des Jardins, du fait de la création d'un carrefour giratoire sur le boulevard Jean Moulin, est susceptible de réduire le nombre d'accidents sur ce secteur répertorié comme dangereux ;

- Que l'aménagement d'un carrefour giratoire sur le boulevard Jean Moulin, va sécuriser la sortie du boulevard périphérique à cet endroit ainsi que la circulation sur ce propre boulevard ;
- Que l'aménagement de la traversée du boulevard Jean Moulin par la voie douce, sur ce secteur, va participer au développement sécurisé de ce type de voies de circulation, porté par l'article L 228-2 du Code de l'Environnement et souhaité par la municipalité. *Il est toutefois regrettable que ce franchissement se fasse par un passage au niveau de l'emprise routière ;*
- Que la refonte de l'échangeur nord du Chemin Vert avec l'aménagement d'un carrefour à feux tricolores et boucles de détection est avant tout destinée à sécuriser la circulation sur le boulevard du Maréchal Juin ;
- Qu'il était néanmoins indispensable que cette évolution soit traitée dans le cadre de cette étude du fait des incidences possibles sur le trafic routier et sur la sécurisation du boulevard périphérique ;
- Que si, selon l'étude, les boucles de détection permettent de gérer correctement les temps d'attente en fonction des heures et de l'intensité du trafic, rien ne s'oppose à cette régulation par feux ;
- Qu'enfin, la refonte de l'échangeur nord du Chemin Vert avec la suppression de la bretelle de sortie qui permet de rejoindre le boulevard Maréchal Juin en direction du nord de l'agglomération, compte-tenu du positionnement de la piste cyclable qui traverse la voie à cet endroit, s'avère dans cette nouvelle configuration, judicieuse ;
- Que la mise en place de feux tricolores au niveau de la rue de Villons-le-Buissons accompagnée de la suppression de la bretelle d'accès directe au boulevard périphérique en direction de Bayeux, fait également partie de la démarche de sécurisation du boulevard Maréchal Juin ;
- Qu'à ce titre et en complément d'aménagement, elle est entièrement justifiée ;
- Que la prise en compte des nuisances sonores dans le projet et la démarche engagée visant à en réduire les incidences pour les riverains concernés a été minutieusement traitée dans le dossier ;
- Que l'étude détaillée sur l'isolation des logements recensés de part et d'autre du boulevard périphérique, et qui sont exposés aux nuisances sonores, est exhaustive et particulièrement soignée ;
- Que la recherche et la pose d'un enrobé capable d'atténuer les nuisances sonores liées au déplacement des véhicules, telle que confirmée par le Maître d'Ouvrage dans son mémoire en réponse, doit être entérinée ;
- Que les aménagements décrits sur le secteur de l'Avenue Victor Vinde, consécutifs à la réalisation du mur anti-bruit, avec la reconfiguration de l'avenue et l'aménagement d'une bande paysagère à l'arrière du mur, ne peuvent que satisfaire les habitants des lieux ;
- Qu'à contrario et même si tous les habitants concernés du Calvaire Saint-Pierre semblent souhaiter l'implantation d'un mur anti-bruit en bordure du périphérique (*aucune contestation exprimée malgré le boitage réalisé par la municipalité*), la configuration des lieux ne va pas permettre la réalisation d'un espace paysager de même qualité ;
- Que la configuration même des immeubles et leur positionnement, après la nécessaire suppression du rideau de végétation pour permettre l'implantation du mur anti-bruit, risque d'entraîner quelques déconvenues et réclamations des habitants, du fait de la vue entièrement dégagée et plongeante sur le boulevard périphérique ;
- Que la reconfiguration de bosquets d'arbres, puisqu'elle semble possible entre les immeubles, devra donc être engagée sans tarder afin de réduire les nuisances visuelles en provenance du boulevard périphérique ;
- Que la mise aux normes environnementales du dispositif de récupération des eaux de ruissellement de la plateforme routière, au travers de la refonte du plan de circulation, est en mesure de justifier, à elle seule et sous l'aspect environnemental, la nécessité de réaliser ces travaux ;
- Que le positionnement des bassins et leur dimensionnement ne sont pas de nature à dégrader la qualité paysagère des lieux ;
- Que la régulation des rejets par débits de fuite adaptés permet une parfaite intégration de ces nouvelles installations dans le système de collectage actuellement mis en place ;
- Qu'il est néanmoins regrettable qu'il se traduise par l'abattage intensif d'arbres de haut jet pour implanter les bassins, même si le ratio de remplacement est annoncé dans le dossier de 1 pour 1 ;
- Que le projet ne présente aucune interférence avec les sites NATURA 2000 et ZNIEFF recensés aux abords de l'aire d'étude ;

- Que le projet respecte les orientations du SDAGE Seine-Normandie ;
- Que le projet est parfaitement réalisable du fait de sa compatibilité avec les documents d'urbanisme en vigueur sur la zone : DTA de l'Estuaire de la Seine, SCoT de Caen Métropole, Plan Locaux d'urbanismes de Caen et d'Hérouville-Saint-Clair, Plan Local d'habitat ;
- Que le projet est tout à fait acceptable du fait de sa compatibilité avec les Plans, schémas et programmes mentionnés à l'article R 122-17 du code de l'Environnement ;

Recommande :

- D'apporter une attention toute particulière à la préservation des plantations existantes dans la réalisation des travaux d'aménagement ;
- de revégétaliser, par des bouquets d'arbres judicieusement positionnés entre les constructions, les abords des immeubles de l'avenue du Père Sanson, ceci afin de briser, si possible, la vue panoramique et plongeante sur le boulevard périphérique ;
- de présenter aux riverains le calendrier d'exécution et les modalités de déroulement des chantiers avant le démarrage des travaux ;

Et émet un

AVIS FAVORABLE

à la déclaration de sécurisation du boulevard périphérique nord de CAEN entre les échangeurs « Chemin vert » et « Porte d'Angleterre » sur les communes de CAEN et HEROUVILLE SAINT CLAIR.

Sous Réserve :

- que la réalisation de la voie d'entrecroisement située entre les échangeurs de la "Pierre Heuzé" et de la "Côte de Nacre" n'interdise pas, à terme, la réalisation de la bretelle dite "Hamelin", indispensable à la desserte du futur CHU.

Rapport achevé le 7 août 2015

Marcel VASSELIN
Commissaire-enquêteur.