

PREFECTURE du CALVADOS

Enquête Publique Unique destinée à déclarer d'Utilité Publique l'aménagement du ½ diffuseur n°29 « la Haie Tondue » (A13), portée par la SAPN, sur les communes de Drubec (14230) et Beaumont en Auge (14055), valant mise en compatibilité du PLUi de la communauté de communes TERRE d'AUGE ainsi que l'expropriation de parcelles.

Enquête du lundi 13.11.2023 au vendredi 21.12.2023



Ordonnance du 3.10.2023 de Monsieur le Président du TA de CAEN,
Ref : E23 000048 / 14

Arrêté du 16.10.2023 de Monsieur le Préfet du Calvados

Rapport du Commissaire Enquêteur

Selon la législation en vigueur, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur font l'objet de 2 documents séparés.

SOMMAIRE

Chapître 1 : Généralités.....Page 4

- 1-1 : Préambule
- 1-2 : Le pétitionnaire
- 1-3 : Objets de l'enquête publique unique
- 1-4 : le cadre juridique
- 1-5 : Historique et enjeux du projet

Chapître 2 : Organisation de l'enquête.....Page 9

- 2-1 : Les modalités
- 2-2 : Publicités et affichages
- 2-3 : Réunions préalables et visite des lieux

Chapître 3 : La concertation.....Page 11

- 3-1 : Un projet ancien
- 3-2 : La concertation préalable

Chapître 4 : Composition du dossier.....Page 12

Chapître 5 : Les variantes étudiées et justification du choix retenu.....Page 15

Chapître 6 : Analyses des pièces du dossier.....Page 21

- 6-1 : la DUP
- 6-2 : la mise en compatibilité des documents d'urbanisme
- 6-3 : la parcellaire
- 6-4 : les annexes
- 6-5 : les incidences sur le réseau Natura 2000

Chapître 7 : Avis émis préalablement à l'enquête.....Page 45

Chapître 8 : Avis de la MRAe et réponses du pétitionnaire.....Page 46

Chapître 9 : Budget et financement du projet.....Page 50

Chapître 10 : Bilan de l'enquête.....Page 51

- 10-1 : Personnes reçues lors des permanences
- 10-2 : Contributions relevées sur le registre dématérialisé
- 10-3 : Courriers reçus
- 10-4 : Observations relevées sur les registres papiers

Chapître 11 : Procès-verbal de synthèse, mémoire en réponse du pétitionnaire et analyses du CEPage 58

Chapître 12 : Le projet et la loi « Climat et Résilience »Page 82

Chapître 13 : Pièces annexées.....Page 83

000000

Chapître 1 : Généralités

1-1 : Préambule

Le présent rapport concerne l'enquête publique unique , tel qu'exprimé dans la décision du Tribunal Administratif de Caen me désignant en qualité de commissaire enquêteur : *Enquête publique unique, préalable, destinée à déclarer d'Utilité Publique l'aménagement du ½ diffuseur n°29 dit « La Haie Tondue », sur les communes de Beaumont-en-Auge (14 055) et Drubec (14 230), porté par la Société d'Autoroute Paris-Normandie, et valant mise en compatibilité du PLUi de la Communauté de Communes Terre d'Auge, et expropriation de parcelles.*

Mon rapport est effectué en application de l'article R123-19 du Code de l'Environnement qui stipule : *« le commissaire enquêteur établit un rapport qui relate le déroulement de l'enquête et examine les observations recueillies. Il rapporte le rappel de l'objet du projet, plans ou programmes, la liste de l'ensemble des pièces figurant dans le dossier d'enquête, et, le cas échéant, les observations du responsable du projet, plans ou programmes, en réponse aux observations du public. Il consigne, dans une présentation séparée, ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet... »*

1-2 : Le pétitionnaire :

Le 3 juillet 2019, Monsieur Arnaud Quemard, représentant la Société des Autoroutes Paris Normandie (SAPN) a adressé à la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DDTM), pour approbation, une demande de principe sur le projet de réalisation du ½ diffuseur « la Haie Tondue » sur l'autoroute A13.

Le siège de la SAPN se trouve au 30 boulevard Galliéni à Issy les Moulineaux (92442)

La personne représentant la SAPN au niveau local est Monsieur Antoine Perrot, Direction construction, Responsable d'opération, son bureau étant situé à Senlis (60304)

1-3 : Objets de l'enquête publique

Elle concerne donc le projet de création d'un demi diffuseur sur l'autoroute A13 reliant Caen à Paris, au niveau de la sortie n° 29, dite « de la Haie Tondue ». Les communes concernées sont Drubec et Beaumont en Auge.

Ce projet fait l'objet de 3 procédures menées simultanément, dans le cadre de l'article L123-6, modifié par LOI n° 2023-175 du 10 mars 2023 article 11. Il est dit : « lorsque la réalisation d'un projet est soumise à l'organisation de plusieurs consultations du public dont l'une, au moins, en application de l'article L 123-2, il peut être procédé à une enquête unique ». C'est présentement le cas ici.

Cette enquête comprend donc 3 volets :

- la déclaration d'utilité publique pour les travaux de réalisation du demi diffuseur
- la mise en compatibilité du PLUi de la Communauté de Communes TERRE d'AUGE
- l'enquête parcellaire en vue d'expropriation. Les acquisitions foncières étant nécessaires pour la réalisation des travaux.

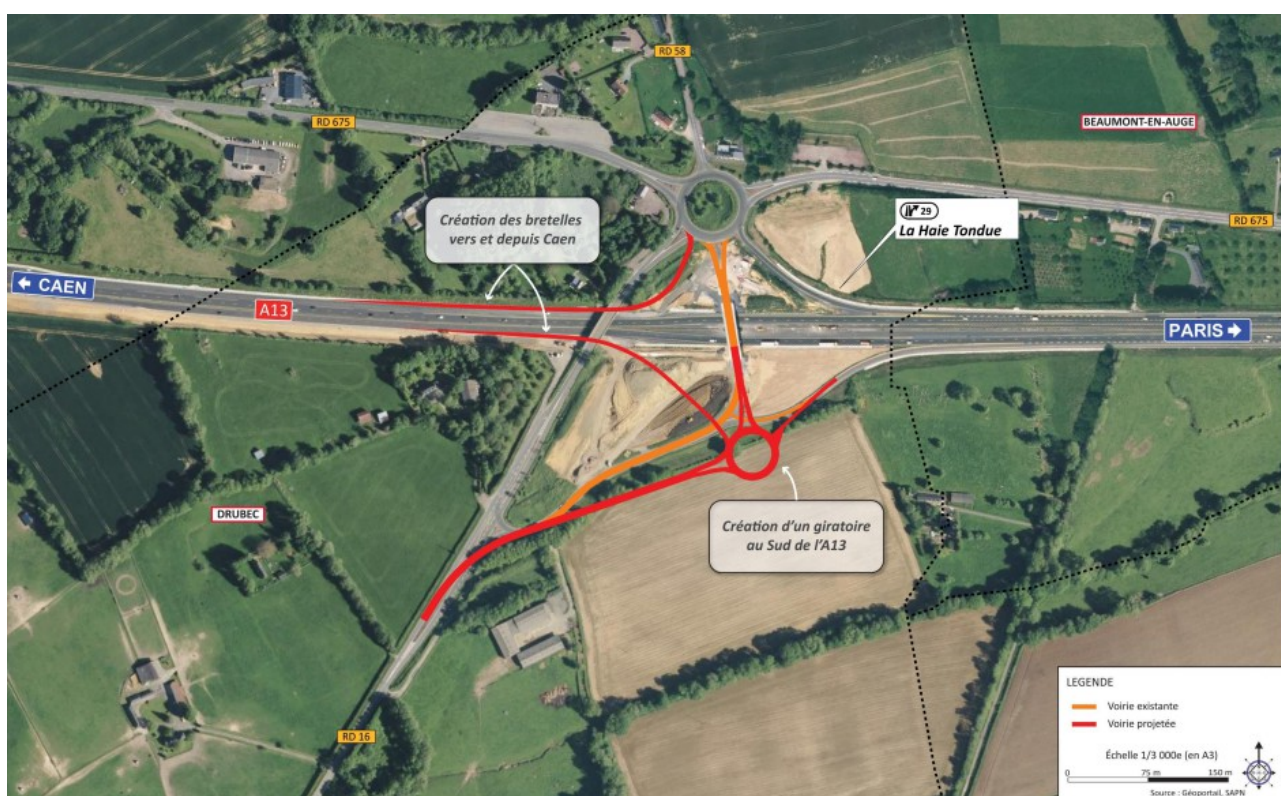


Photo emprise DUP

L'objectif de cette enquête est d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers. Elle doit permettre au plus grand nombre possible de personnes de faire connaître leurs observations, interrogations ou propositions qui seront éventuellement prises en considération par l'autorité compétente amenée à se prononcer dans le cadre de ce projet.

1-4 Le cadre juridique

Cette enquête porte sur une opération de travaux d'investissement routier pour un budget d'environ 7,2 millions d'euros HT dont 150 000 euros d'acquisitions foncières.

Elle est soumise aux textes suivants :

- ◆ Le Code de l'environnement : les articles L 123-1 et suivants, L 126-1, R 122-27, R 123-5 et suivants
- ◆ Le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et d'enquête parcellaire et plus particulièrement : les articles L1, L 110-1 et suivants, L 121-4, L 122-1, L 122-5, L 131-1 et suivants, L 311-1 et suivants, R 111-1 et suivants, L 131-1 et suivants, R 112-5, R 131-1 à R 131-14 et R 132-1 à R 132-4
- ◆ Le Code de l'urbanisme et plus particulièrement les articles L 103-2, L 104-3, R 104-13, L 153-52 à L 153-59, R 151-3, R 153-14 et suivants, L 300-1, L 300-4, L 314-1 et R 421-19 et suivants
- ◆ Le Code des relations du public avec l'administration : articles L 131-1 et suivants et L 221-2
- ◆ Le Code général de la propriété des personnes publiques
- ◆ Le Code général des collectivités territoriales
- ◆ Le Code du patrimoine
- ◆ Le Code de la voirie routière
- ◆ Le Code de la route
- ◆ Le Code forestier
- ◆ Le Code rural et de la pêche
- ◆ Le Code des transports
- ◆ Le Code de la santé publique
- ◆ Le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) de la communauté de communes TERRE d'AUGE
- ◆ L'arrêté préfectoral du 28 mars 2022 approuvant le bilan de la concertation préalable
- ◆ L'avis de l' Autorité Environnementale (MRAe), Inspection Générale de l'Environnement et du Développement Durable n° 2023-21 du 25 mai 2023 relatif à ce projet
- ◆ La décision du 3 octobre 2023 de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Caen me désignant en tant que commissaire enquêteur ainsi que Monsieur Hubert Séjourné comme commissaire suppléant (Ref : E23 000048 / 14)
- ◆ Le dossier transmis par la Société Autoroute paris-Normandie (SAPN)

A l'issue de cette enquête publique unique

Monsieur le Préfet du département du Calvados devra se prononcer

- ◆ sur l'utilité publique du projet, entraînant la mise en compatibilité du PLUi de la communauté de communes Terre d'Auge, en tenant compte ou pas, des avis émis pendant l'enquête
- ◆ sur la cessibilité des terrains dont l'acquisition par voie amiable ou par voie d'expropriation est nécessaire

1-5 Historique et enjeux du projet

Le ½ diffuseur actuellement en service n° 29 dit « la Haie Tondue » permettant de quitter l'autoroute venant de Paris a été réalisé en 2 phases :

- en septembre 1986, création de la bretelle d'entrée de la RD 16 vers A 13, en direction de Paris
- en juin 1995, création de la bretelle de sortie de l'A13 en venant de Paris vers le carrefour RD16 / RD 675

L'idée d'un aménagement complet permettant l'accessibilité à l'agglomération caennaise entre le diffuseur de Pont-l' Evêque et celui de Dozulé a pris racines en 2006. Les élus souhaitent une amélioration des dessertes des communes entre Dozulé et Pont- l'Evêque et une sécurisation de réseau viaire.

- ◆ De 2006 à 2009 a été réalisé un dossier portant sur la création du complément du ½ diffuseur ***avec mise à péages des bretelles***. Une enquête publique eut lieu mais l'arrêté préfectoral devant déclarer l'utilité publique du projet n'a pas été pris, suite à la fronde générale soulevée par la mise à péage du diffuseur.
- ◆ En 2015, le projet est inscrit par décret n° 2015-1046 au plan de relance. Une étude de faisabilité est effectuée, mais cette fois ci, ***sans mise à péage***.
- ◆ Le 9 octobre 2019, le projet fait l'objet d'une décision ministérielle au niveau « demande principe »
- ◆ le 10 février 2020, l'AE, après examen du dossier, décide que le projet doit être soumis à une évaluation environnementale. La Décision Ministérielle signifie que le Maître d'Ouvrage doit procéder aux enquêtes publiques liées au Code de l'Environnement et au Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique.
- ◆ 2020 à 2022, les études d'avant-projet ont lieu pour aboutir à la version actuelle présentée à l'enquête.
- ◆ 2021-2022 : les travaux d'élargissement de l'A13 entre Pont-l'Evêque et Dozulé, impactant la zone de « la Haie Tondue » sont réalisés. Ils faisaient

partie du plan de relance autoroutier de 2015. Durant ces travaux d'élargissement, l' Ouvrage d'Art franchissant l'autoroute au niveau du ½ diffuseur actuel sur la commune de Drubec, a été démolie puis reconstruite.

- ◆ Novembre 2023 : l'enquête publique a lieu. Elle concerne, la DUP, la mise en compatibilité du PLUi de Terre d'Auge et la cessibilité des terrains nécessaires à la réalisation du projet par expropriation.

Le projet se situe sur les communes de Drubec et Beaumont en Auge. La zone est entièrement agricole. Il est prévu :

- ◆ la réalisation d'un carrefour giratoire au sud du diffuseur actuel, reliant le RD 16
- ◆ la création de 2 bretelles (*sans péage*) orientées vers et depuis Caen

Avant travaux



Après travaux



Sont prévus également :

- ◆ des équipements de sécurité et d'exploitation
- ◆ des dispositifs d'assainissements
- ◆ des mesures environnementales

Enjeux

Le territoire du Pays d'Auge représenté par ses élus et les acteurs locaux se définit comme étant volontariste et soucieux de développer son attractivité.

Depuis de nombreuses années les collectivités locales appellent de leurs vœux la réalisation d'un ½ diffuseur venant compléter celui déjà existant sur l'A13 au lieu dit « la Haie Tondue » entre Dozulé et Pont- l'Evêque.

Le projet permettrait l'accès direct à l'A13 pour les usagers désirant se rendre dans l'agglomération caennaise. Cela rendrait, par la même, le réseau secondaire beaucoup plus fluide et sécurisé.

La possibilité de quitter l'A13 à hauteur de Drubec en venant de Caen serait également rendue possible, permettant la desserte des communes avoisinantes.

Un point important serait le report des poids lourds sur l'autoroute, évitant de traverser les communes, et par là même de générer plus de sécurité.

La sécurisation du carrefour avec la RD16 serait assurée et les déplacements entre la RD 675 et l'A13 facilités.

Toujours selon les acteurs concernés, le projet permettrait de développer l'économie, de favoriser l'implantation d'industries dans les zones artisanales existantes ou de développer le commerce local, favorisant la création d'emplois.

Chapître 2 : Organisation de l'enquête

2-1 : Les modalités

Le jeudi 5 octobre 2023, je me suis rendu au siège de la DDTM de Caen. J'ai rencontré Madame Anne Meurice, du service juridique, chargée de l'enquête, Madame Mélanie Laforêt, adjointe au service urbanisme, Monsieur Jean Luc Poisnel, responsable du service juridique.

D'un commun accord, nous avons fixé les modalités de l'enquête unique, à savoir :

- ◆ Le siège de l'enquête sera la mairie de Beaumont-en-Auge
- ◆ Elle s'étendra sur 39 jours : du lundi 13 novembre 2023 à 14 heures au jeudi 21 décembre 2023 à 19 heures, clôture de l'enquête
- ◆ 8 permanences sont prévues :
 - le lundi 13.11.2023 de 14h à 17h en mairie de Beaumont en Auge
 - le jeudi 16.11.2023 de 14h à 17h en mairie de Drubec
 - le mercredi 22.11.2023 de 9h à 12h30 au siège de la communauté de communes « Terre d'Auge » à Pont-l'Evêque
 - le samedi 25.11.2023 de 9h à 12h en mairie de Beaumont en Auge
 - le vendredi 1.12.2023 de 14h à 17h en mairie de Drubec
 - le samedi 9.12.2023 de 9h à 12h en mairie de Drubec
 - le vendredi 15.12.2023 de 13h30 à 17h au siège de la communauté de communes « Terre d'Auge » à Pont-l'Evêque
 - le jeudi 21.12.2023 de 16h à 19h en mairie de Beaumont en Auge.

- ◆ Les mairies de Beaumont en Auge, de Drubec, ainsi que le siège de la communauté de communes « TERRE d' AUGE» seront pourvus de 3 registres papiers : 1 pour la DUP, 1 pour la mise en compatibilité du PLUi de la communauté de communes et 1 pour l'enquête parcellaire. Cela afin de recueillir les suggestions ou observations du public.
- ◆ La société « Préambules » sera sollicitée par la DDTM afin de mettre en ligne le registre dématérialisé afin que le public puisse transcrire ses contributions
- ◆ D'autre part, le dossier pourra être consulté :
 - en version papiers, sur les 3 sites retenus pour les permanences, aux heures d'ouverture ou lors de la présence du commissaire enquêteur lors de ses permanences
 - sur le registre dématérialisé, sur internet
 - sur le site de la Sapn
 - sur le site de la préfecture

De la même manière, les propositions , suggestions ou observations, pourront être déposées :

- sur l'un des 9 registres
- par voie électronique, sur le registre dématérialisé
- par courriel ou courrier à l'intention du commissaire enquêteur

2-2 : Publicité et Affichage

L'avis d'enquête sera de format A2. Les lettres seront de couleur noire sur fond jaune. Il sera publié dans le journal Ouest-France Calvados et dans l'Eveil de Lisieux.

Les parutions devront avoir lieu, la 1ère : au minimum 15 jours avant le démarrage de l'enquête et la seconde : dans la 1ère semaine du début.

L'Avis de format A2 sera affiché sur les panneaux extérieurs, destinés à cet effet, bien en vue du public, en mairies de Beaumont en Auge, Drubec ainsi qu'au siège de la communauté de communes à Pont-l'Evêque.

Il sera également installé par le pétitionnaire sur les lieux concernés par le projet (5 affiches)

Lors de ma visite dans les bureaux de la SAPN à Pont-l'Evêque, Monsieur Antoine Perrot, en charge du projet m'a signalé que des flyers seraient à disposition du public dans les mairies ainsi que dans les restaurants « la Tornade » et « la Haie Tondue » très proches du ½ diffuseur

2-3 : Réunions préalables et visite des lieux

- avec la DDTM : Plusieurs réunions de préparation ont eu lieu : le jeudi 5 octobre, le jeudi 12 octobre et le mardi 24 octobre 2023.

- avec Madame Sylviane Ebrard Maire de Beaumont en Auge et Monsieur Antoine Vilars Maire de Drubec, le mercredi 25 octobre 2023.
- avec Monsieur Antoine Perrot, de la Sapn, le jeudi 19 octobre 2023. Monsieur Perrot m'a conté le déroulement de la procédure ayant abouti à la demande d'enquête. Nous sommes allés ensuite sur le terrain, faire la visite des lieux et définir les endroits appropriés pour la pose des panneaux d'avis d'enquête.

Chapître 3 : La concertation

3-1: Un projet ancien et muri

Comme il a été rappelé précédemment, l'idée d'un ½ diffuseur, venant compléter celui réalisé en 1986 et 1995, a été officialisée par les élus et acteurs locaux en 2006, c'est à dire il y a 17 ans !

Ce projet n'a cessé d'être au cœur des débats durant toute cette période, les décideurs voyant dans ce projet, la *condition sinéquanone* pour développer et d'une certaine façon, désenclaver ce secteur.

Un 1er dossier a été constitué en 2007 et une enquête publique eu lieu du 11 décembre 2008 au 22 janvier 2009. Le projet présenté avait la particularité de prévoir la mise en péage des 2 bretelles déjà existantes, afin de financer en partie les travaux réalisés par la SAPN. Cette proposition déclencha une « levée de boucliers » de la part du public et des élus. Cette fronde eu pour conséquence, la mise en retrait provisoire du projet

Depuis cette époque, 7 variantes ont été étudiées, et la notion de péage, abandonnée. Le financement de l'opération a été revu.

- le 21 août 2015, l'Etat inscrit le projet dans le Plan de Relance (décret n° 2015-1046)
- le 20 septembre 2019, la Sapn, la Région Normandie et le Département du Calvados signent la convention de financement
- du 3 au 22 décembre 2021, concertation préalable avec le public

3-2 :La concertation, débat public en décembre 2021

Comme le prévoit la législation , une concertation du public est nécessaire. Elle a été organisée par le pétitionnaire, sous la férule de la préfecture du Calvados. Un arrêté, présentant les objectifs et les modalités de la concertation préalable a été pris le 22 novembre 2021 afin

- d'informer le public sur le projet
- et de l'inciter à venir s'exprimer et à déposer, questions, interrogations ou propositions

L'arrêté préfectoral a donc été affiché 10 jours avant le début de la concertation, en mairie de Drubec et au siège de la communauté de communes Terre d'Auge à Pont l'Evêque. L'avis a également été mis en ligne sur le site de la préfecture ainsi que sur celui de la SAPN.

Un dépliant d'informations sur le projet a été diffusé. Il était disponible en mairie de Drubec et au siège de TERRE d'AUGE

Le compte twitter de la SAPN faisait également état des dates de la concertation.

Les médias locaux ont reçu, le 2 décembre 2021, un communiqué de presse.

Une réunion publique de concertation a été organisée le 9 décembre 2021 en mairie de Beaumont en Auge. Environ 50 personnes étaient présentes.

Un registre papier a été mis à la disposition du public afin de recevoir les observations ou contributions, en mairie de Drubec. Une adresse mail lahaietondue@sapn.fr était également disponible pour les mêmes raisons.

Le dossier présenté à l'enquête fait état de 63 avis recensés dont 60% de négatifs et 40% favorables au projet.

Note du CE : la concertation préalable a été dense et organisée de manière professionnelle. Toute personne a pu s'exprimer librement et sans entrave.

Le bilan de la concertation, reprend les thèmes abordés par les avis exprimés. Il est présent dans le dossier soumis à l'enquête. Le Maître d'Ouvrage y apportent des réponses explicites. 66

Chapître 4 : Composition du dossier

Il est daté d'août 2023. Il est conçu par le cabinet ERA Ingénieurs conseils, basé à Montrouge 92120.

Il est composé des pièces suivantes :

- Pièce A : Objet de l'enquête-Informations juridiques et administratives
 - Objet et conditions de l'EP
 - Textes régissant l'EP unique
 - Insertion de l'EP dans la procédure administrative
 - Autres procédures applicables au projet
 - Table des illustrations

- Pièce B : Notice explicative
 - Communes concernées par le projet, contexte et objet
 - Justification du projet
 - Solutions de substitution étudiées en fonction et raisons du choix de la solution proposée
 - Evaluation comparative multicritère des variantes
 - Présentation du projet soumis à l'EP
 - Phasage prévisionnel des travaux et exploitation sous chantier
 - Estimation sommaire de l'opération

- Pièce C : Plan de l'opération
 - Situation et communes concernées
 - Objectif du projet, plan des travaux

- Pièce D : Etude d'impact sur l'environnement
 - Introduction
 - Résumé non technique
 - 1ère partie : Description générale du projet
 - 2ème partie : Analyse de l'état actuel de l'environnement et perspectives d'évolution
 - 3ème partie : Solutions de substitutions étudiées et raison du choix de celle proposée
 - 4ème partie : Evaluation des incidences notables sur l'environnement et la santé, et mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC)
 - 5ème partie : Evaluation des effets propres aux infrastructures de transport
 - 6ème partie : Evaluation des incidences résultant de la vulnérabilité du projet en cas de risques d'accidents ou de catastrophes majeures
 - 7ème partie : Modalités de suivi et coût des mesures

- environnementales
 - 8ème partie : Méthodes d'évaluation des incidences notables sur l'environnement
 - 9ème partie : Auteurs de l'étude d'impact et des études environnementales
- Pièce E : Incidences sur le réseau NATURA 2000
 - Présentation de l'opération
 - Evaluation des incidences des sites NATURA 2000
 - Tableau des illustrations
- Pièce F : Dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme
 - Objet du dossier et présentation de l'opération
 - Généralités sur la mise en compatibilité
 - Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme, et son articulation avec les plans, programmes et schémas
 - Dispositions proposées pour assurer la compatibilité du PLUi TERRE d' AUGE avec le projet routier
 - Articulation du projet avec les autres plans, programmes et schémas
 - Evaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLUi TERRE d'AUGE
- Pièce G : Dossier d'enquête parcellaire
 - Notice explicative
 - Plan parcellaire de la commune de Drubec
 - Etat parcellaire
 - Annexes : liste des propriétaires
- Pièce H : Annexes
 - Décision ministérielle sur le dossier de demande de principe du 9 octobre 2019 sur le complément du diffuseur de la Haie Tondue (*Ministère de la transition écologique et solidaire*)
 - Etude de trafic-recueil de données et prévision de trafic (*Iris Conseil- Août 2021*)
 - Etude habitats, flore et faune concernant le projet de complément du diffuseur de la Haie Tondue sur l'A13 (*Office de Génie Ecologique-OGE*)

- Etude sur l'Acoustique
 - Etude sur l'Air et la Santé (*Fluidyn France-Juillet 2023*)
 - Etude sur la fonctionnalité zone humide (*Ingerop- Août 2023*)
 - Estimation foncière (*Direction Générale des Finances Publiques du Calvados*)
- Pièce I : Avis
 - Décision de l'Autorité Environnementale (Conseil général de l'environnement et du développement durable) du 10 février 2022 après examen au cas par cas, sur la modification de l'échangeur n°29 de la Haie Tondue sur l'A13
 - Arrêté du bilan de la concertation publique
 - Bilan de la concertation publique
 - Procès-verbal de la réunion d'examen conjointe, relative à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme
 - Conseil Départemental du Calvados
 - Communauté de Communes TERRE d'AUGE
 - Mairie de Drubec
 - Avis de la MRAe sur le dossier et mémoire en réponse de la SAPN

Chapître 5 : Les variantes étudiées et la justification du choix retenu

Comme énoncé précédemment, fin 2008, une enquête publique eut lieu concernant un projet d'un ½ diffuseur sur l'A13 à La Haie Tondue, venant en complément de celui existant. Il prenait en compte la *mise en place de péages*. Cette solution ayant entraînée de nombreuses critiques, fut abandonnée provisoirement.

Depuis, un nouveau projet, sans péage, tenant compte de l'évolution des nouvelles données ayant vu le jour depuis 13 années, a fait l'objet de nombreuses études. Les objectifs à atteindre étaient multiples :

- favoriser les échanges avec l'agglomération caennaise
- Améliorer la sécurité routière et celle des habitants des communes avoisinantes
- Participer au développement économique du territoire du Pays d'Auge

La prise en compte de l'insertion du projet dans l'environnement a été conditionnée par la séquence Eviter, Réduire et Compenser (ERC)

Les caractéristiques techniques des voies créées tiennent compte des guides de

conception routiere ICTAAL 2015 pour l'A13 (Instructions sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Autoroutes de Liaison) et ARP (Aménagements des Routes Principales) pour le RD 16.

De même, plusieurs critères ont été pris en compte pour l'insertion environnementale :

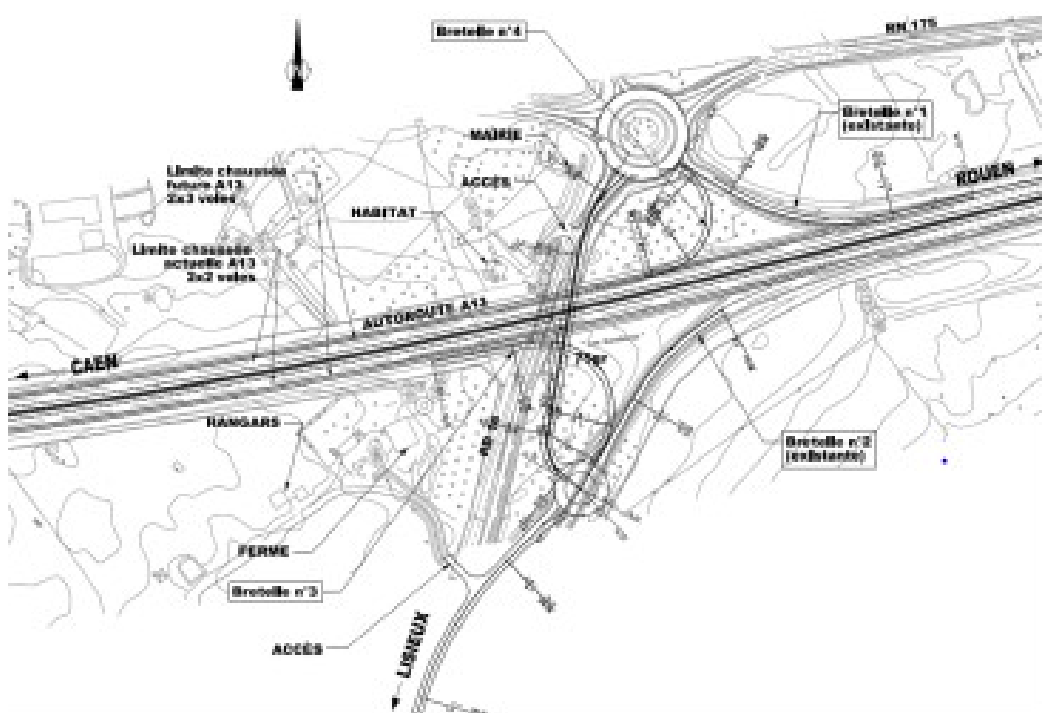
- la limitation des emprises et des acquisitions foncières
- la limitation maximum du bruit vis à vis des habitants proches
- la préservation des milieux naturels et espèces protégées et patrimoniales
- le maintien, pendant les travaux, de l'accès à la mairie de Drubec

Pour atteindre les objectifs recherchés, 7 variantes ont été étudiées :

Le choix final (variante 5 ter) s'est porté sur un ½ diffuseur assurant une bonne connexion avec les RD 675, et RD 16. Rappelons que le choix tient compte de l'élargissement de l'A13 au niveau de la Haie Tondue qui s'est terminé en 2022.

Variante n°1

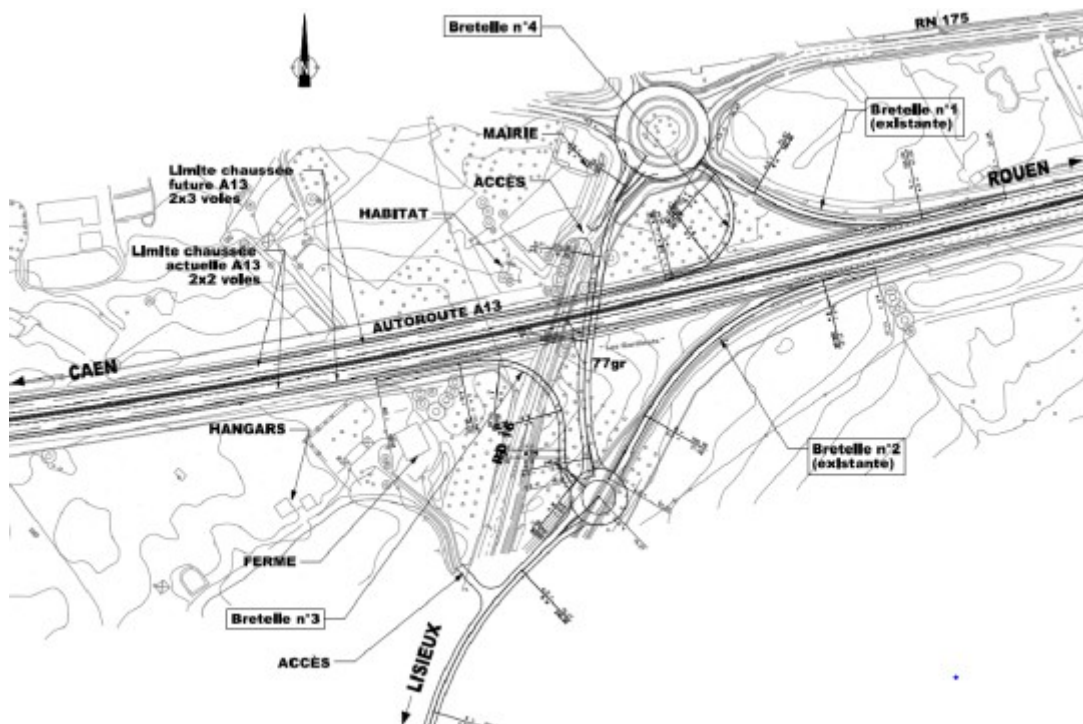
Le nouveau franchissement de l'A13 se fait au plus près de l'ouvrage existant sur une longueur de 130m, la bretelle d'accès vers Paris est conservée telle qu'elle.



L'accès à la ferme côté sud de l'A13 se fait par un carrefour en T à l'extérieur de la courbe, sur la RD16.

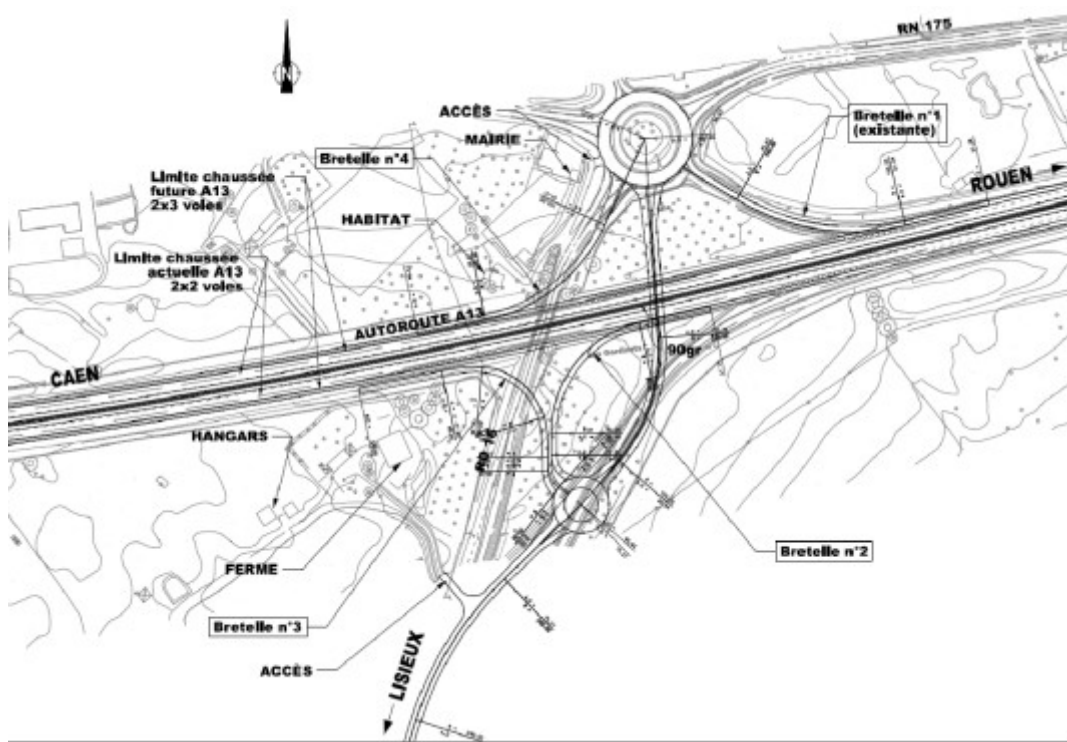
Variante n°2

Elle diffère de la variante n°1 par le fait que l'Ouvrage d'Art de franchissement de l'A13 est plus court (60m) car la bretelle de sortie en provenant de Caen ne passe pas dessous !



Variante n°3

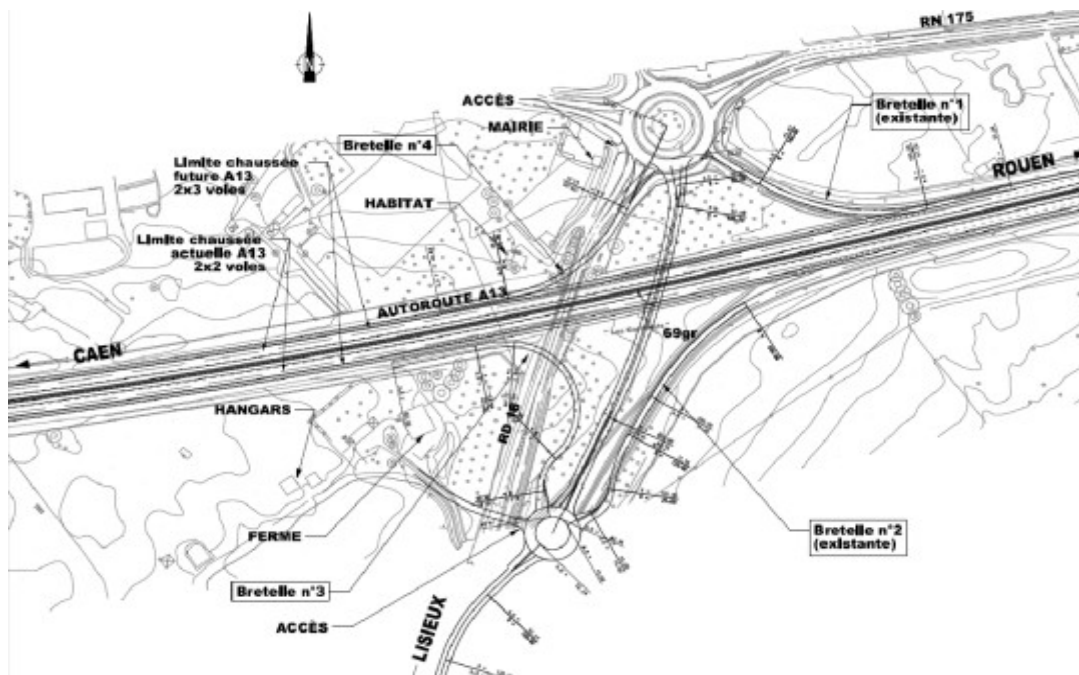
Le nouveau franchissement de l'A13 est décalé vers l'Est , entraînant la modification de la bretelle actuelle d'accès vers Paris.



La position du nouveau giratoire reste proche de la RD16 actuelle.

Variante n°4

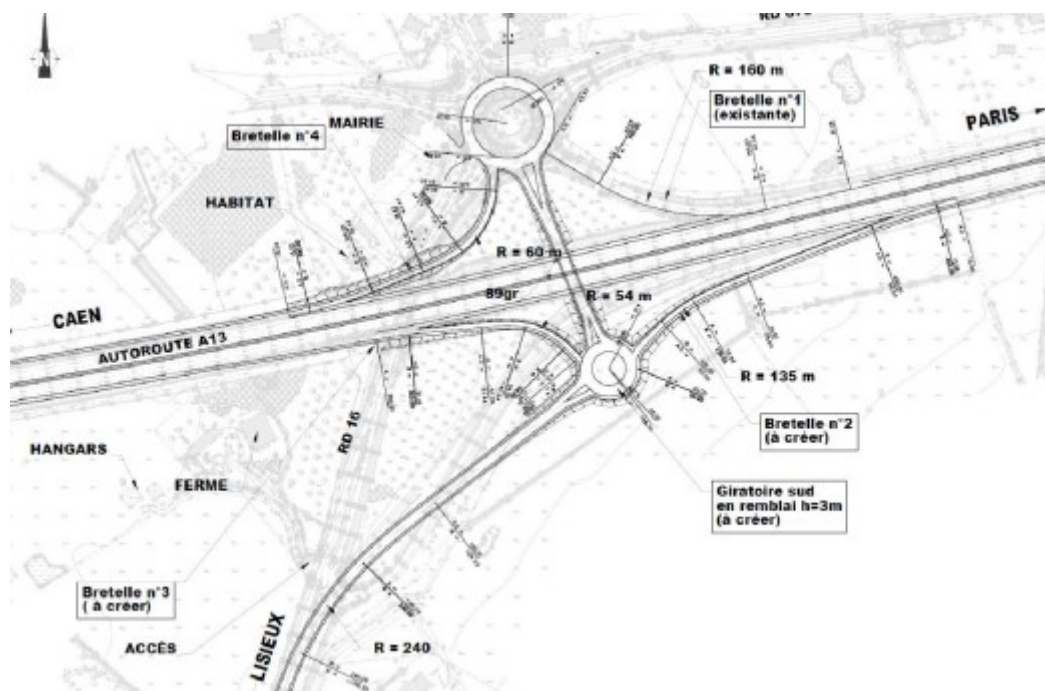
Comme pour la précédente, le nouvel Ouvrage d'Art est décalé vers l'Est mais sur une longueur plus importante de 70m.



La bretelle d'accès vers Paris ne bouge pas.

Variante n°5

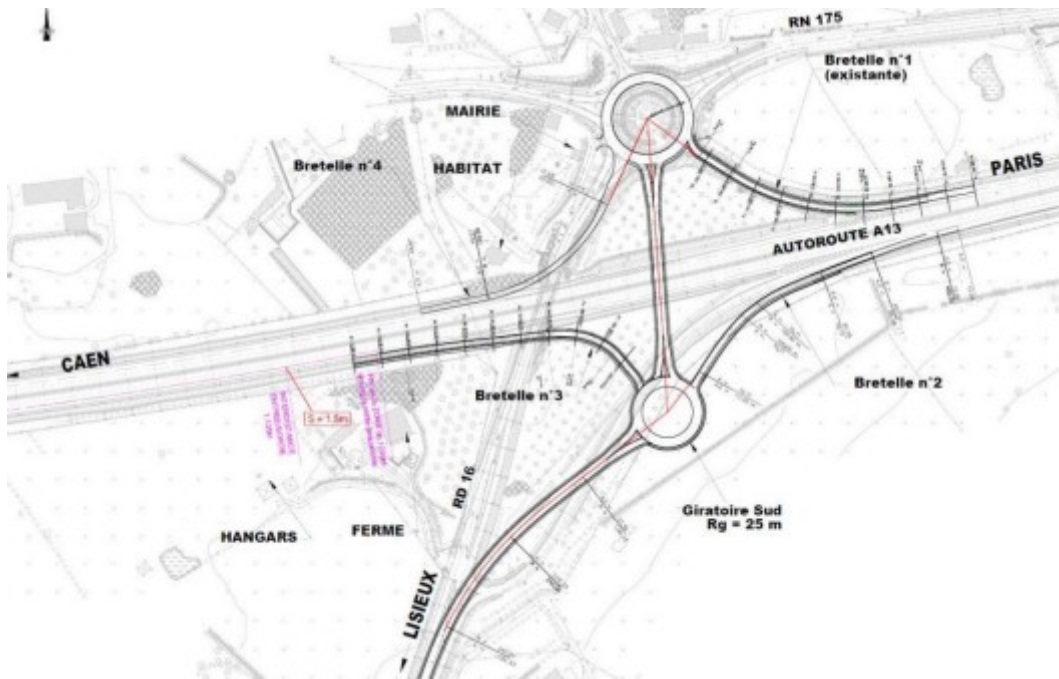
Le nouvel Ouvrage d'Art est également décalé vers l'Est et le nouveau giratoire vient en symétrie de celui existant au Nord. Le pont est donc plus court . La bretelle d'accès vers Paris nécessite une reprise moins importante.



Par contre, dans cette variante n°5, la bretelle de sortie vers Caen est assez peu sécurisée du fait de la courbe serrée (54m de rayon).

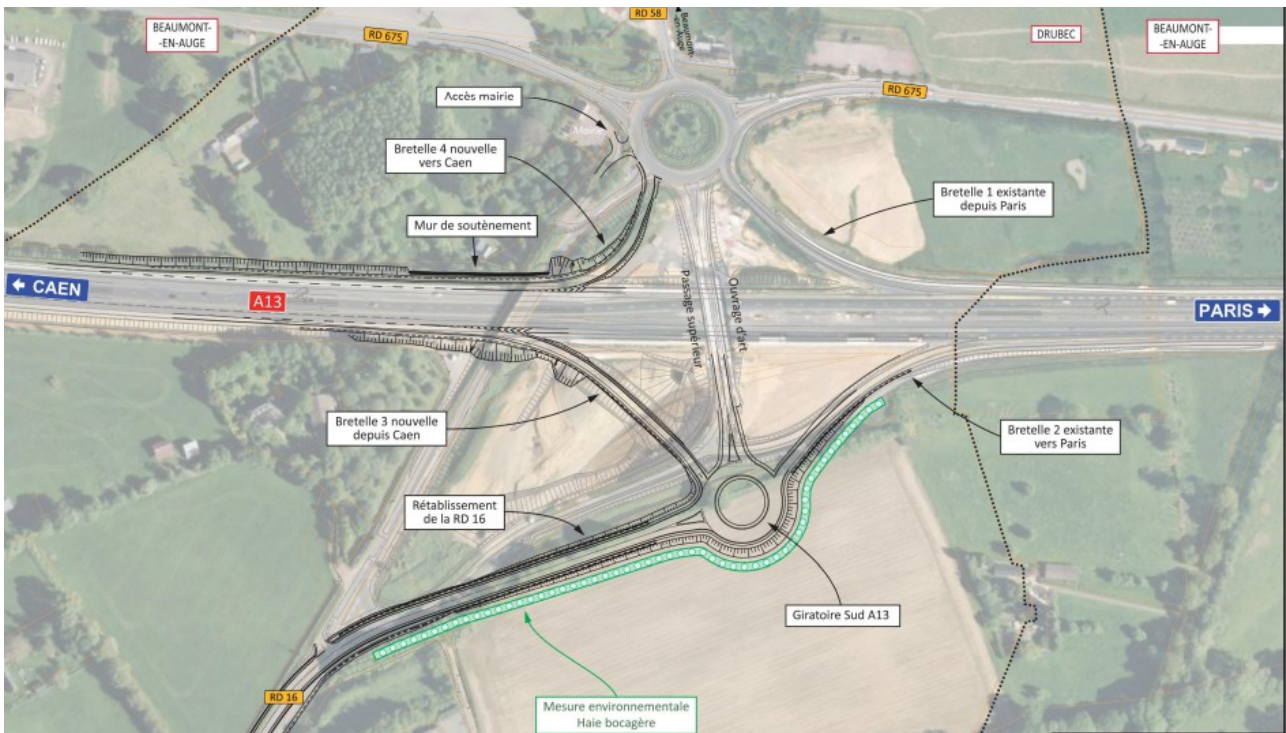
Variante n° 5 bis

La différence avec la 5 réside dans le fait que l'inter-distance entre les 2 giratoires est plus importante dans ce cas de figure, ainsi que dans le rayon de courbure de la sortie en provenance de Caen (58m)



Variante n°5 ter

L'écart avec la variante 5 se situe au niveau du nouveau giratoire, en dehors des emprises du domaine routier.



Cette solution apporte le meilleur compromis sur la sécurité en dégagant une bonne visibilité sur les carrefours.

Chaque variante a fait l'objet d'une étude comparative sur les sujets environnementaux et techniques.

Le tableau ci-joint les résume :

Thématiques	Critères	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4	Variante 5	Variante 5bis	Variante 5ter
Aspects techniques	Fonctionnement général	Giratoire Sud à 3 branches et sortie en boucle	Giratoire Sud à 4 branches et courbe/contre-courbe sur bretelle 3	Giratoire Sud à 3 branches et courbe/contre-courbe sur bretelle 3	Giratoire Sud à 4 branches et courbe/contre-courbe sur bretelles 2 et 3	Giratoire Sud à 4 branche et configuration en lunette	Giratoire Sud à 4 branche et configuration en lunette	Giratoire Sud à 4 branche et configuration en lunette
	Incidences sur l'existant	Bretelle existantes conservée	Bretelle existantes conservée	Bretelle 2 modifiée	Bretelle existantes conservée	Bretelle 2 modifiée	Bretelle 2 modifiée	Bretelle 2 modifiée
	Visibilité	Faible à bonne	Faible à bonne	Faible à bonne	Faible à bonne	Bonne	Bonne	Bonne
	Sécurité / Dérogations rapport à l'ICTAAL	Interdistances entre la nouvelle bretelle de sortie et l'aire de Beaumont < 1200m Sortie en boucle non conseillée	Interdistances entre la nouvelle bretelle de sortie et l'aire de Beaumont < 1200m	Interdistances entre la nouvelle bretelle de sortie et l'aire de Beaumont < 1200m	Interdistances entre la nouvelle bretelle de sortie et l'aire de Beaumont < 1200m	Règle d'enchaînement des rayons	Interdistances entre la nouvelle bretelle de sortie et l'aire de Beaumont < 1200m Règle d'enchaînement des rayons	Interdistances entre la nouvelle bretelle de sortie et l'aire de Beaumont < 1200m
Environnement	Emprises foncières	Aménagement compact, dans les emprises autoroutière	Aménagement compact, dans les emprises autoroutière	Aménagement compact, dans les emprises autoroutière	Aménagement compact, dans les emprises autoroutière	Aménagement moins compact, dans les emprises autoroutière	Aménagement moins compact, dans les emprises autoroutière	Plus fortes emprises hors domaine autoroutier
	Accès riverains	Accès riverains maintenus sur la RD16 et sur le giratoire	Accès riverains maintenus sur la RD16 et sur le giratoire	Accès riverains maintenus sur la RD16 et sur le giratoire	Accès riverains plus sécurisés sur le giratoire Sud	Accès riverains maintenus sur la RD16 et sur le giratoire	Accès riverains maintenus sur la RD16 et sur le giratoire	Accès riverains maintenus sur la RD16 et sur le giratoire
	Nuisances induites	Non significatif pour le bâti existant	Non significatif pour le bâti existant	Non significatif pour le bâti existant	Non significatif pour le bâti existant	Eloignement du bâti de proximité	Eloignement du bâti de proximité	Eloignement du bâti de proximité
	Milieux naturels	Aucun milieu à enjeu concerné	Aucun milieu à enjeu concerné	Aucun milieu à enjeu concerné	Aucun milieu à enjeu concerné	Aucun milieu à enjeu concerné	Aucun milieu à enjeu concerné	Emprise sur une haie (habitat d'espèces)
Coût (hors ouvrage d'art) en M€ HT (juillet 2012)		6,017	5,969	6,210	6,258	5,969	6	6

	Favorable
	Neutre
	Peu favorable
	Défavorable

Chapître 6 : Analyse du dossier

6-1 : Sur la DUP

Rappelons que l'Autorité Environnementale, dans son avis en date du 10 février 2020, au vu du dossier qui lui a été soumis, a fait part de l'obligation de soumettre le projet à Evaluation Environnementale, valant Etude d'Impact.

L'objectif du projet est d'assurer une meilleure desserte du territoire en réalisant un ½ diffuseur coté Sud de l'A13, et en aménageant celui déjà existant. L'ensemble permettant les échanges en direction et depuis Caen via l'A13, jusque là impossible. De cette manière, l'échangeur complet n° 29 verrait donc le jour.

Les travaux consisteraient à :

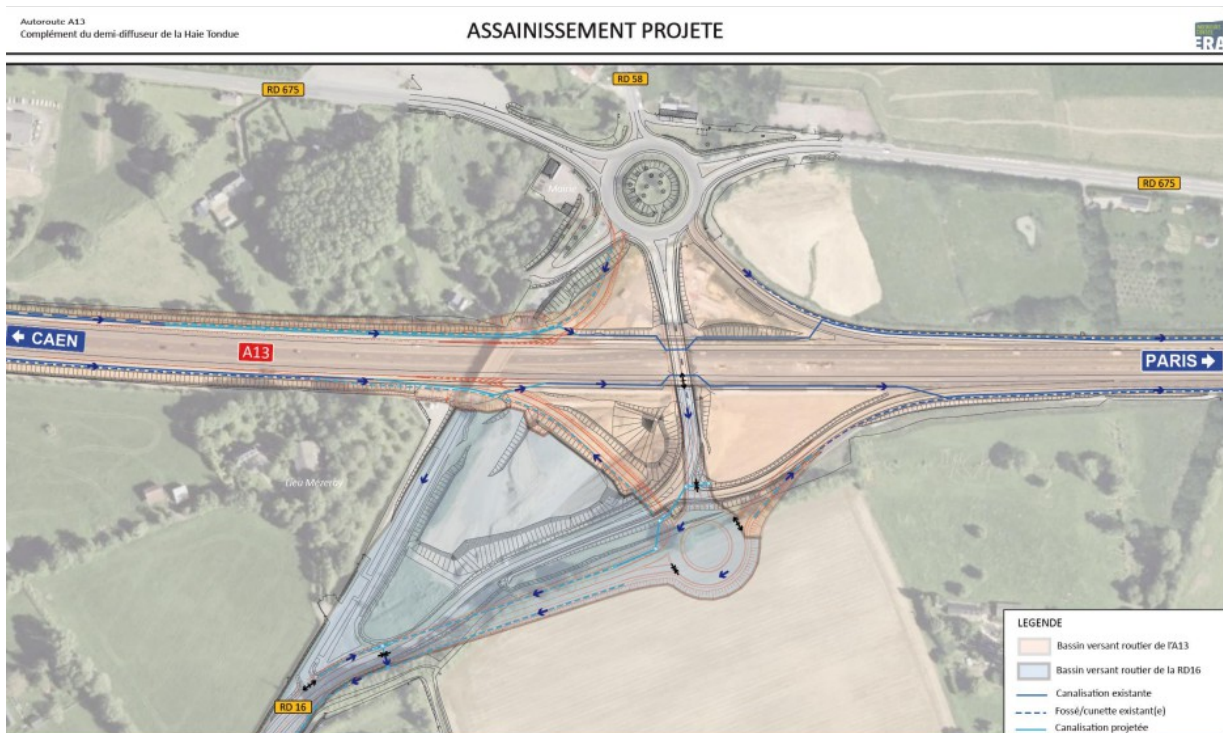
- créer 2 bretelles autoroutières orientées vers Caen : l'une de sortie de l'A13, l'autre d'entrée
- modifier le tracé de la bretelle actuelle d'accès vers Paris
- réaliser un nouveau giratoire côté Sud
- raccorder la RD 16 avec le giratoire créé

L'emprise serait composée en grande majorité de surfaces appartenant au domaine public autoroutier. Un complément d'environ 2 hectares sur le domaine privé s'avèrerait nécessaire, entraînant par là même, une phase d'expropriation pour cause d'utilité publique. La durée des travaux s'étalerait sur 1 année. Le coût global de l'opération est estimé à 7,2 millions d'euros (acquisition des terrains privés comprise). Plusieurs variantes (7) ont été étudiées et celle (n° 5ter) garantissant les meilleurs critères environnementaux et de sécurité a été retenue par le pétitionnaire.

Le phasage des travaux est ainsi envisagé :

- Phase 1 : Réalisation du giratoire Sud et amorce des bretelles (hors circulation). Créations des bretelles d'entrée vers Caen et de sortie, venant de Caen (hors circulation)).
- Phase 2 (sous déviation de courte durée) : Raccordement de la bretelle d'entrée vers Paris et de la RD 16 sur le giratoire actuel. Démolition de la voirie provisoire autour du giratoire et sa remise en circulation
- Phase 3 : Raccordement de la bretelle de sortie depuis Caen au nouveau giratoire (hors circulation). Façon des couches de roulement (enrobés). Mise en place des signalisations diverses et aménagements paysagers.

Concernant l'assainissement. Le principe repose sur une séparation des eaux entre le domaine routier et le domaine départemental. Pour chaque bassin versant, l'assainissement s'inscrit dans la continuité du système existant.



Le bassin versant de la RD 16 sera obligatoirement modifié avec la création du giratoire Sud et de son nouveau barreau de raccordement. Celui de l'A13, incluant les 2 bretelles existantes sera complété avec les 2 nouvelles créées avec la réalisation d'un réseau séparatif de collecte des eaux de la plateforme autoroutière qui est distinct de celui des eaux du bassin versant naturel. Pose de cunettes bétonnées. Rejet des eaux dans le réseau autoroutier existant.

L'étude d'impact impose de faire le bilan de l'état actuel de l'environnement et des perspectives d'évolution :

Le relief de la zone concernée se caractérise par un plateau homogène et plat. L'altimétrie moyenne est de 128m NGF. Sa géologie est composée de limons, d'argiles à silex et de craie datant du crétacé supérieur (nappe du cénomanién).

Les risques naturels encourus, après études :

- le risque sismique : très faible
- les mouvements de terrains : phénomène de retrait et de gonflement des argiles : risque moyen
- présence de cavités souterraines et marnières : 3 cavités et 2 marnières repérées sur la zone d'étude
- le risque d'inondation est nul (PPRi existant)

La qualité de l'air : les résultats des études menées font apparaître une influence non

négligeable de l'A13 sur une distance de 50m, pour le dioxyde d'azote et 100m pour les particules fines. Il n'y a pas de pollution industrielle actuellement.

Concernant **la ressource en eau** : La zone d'étude se trouve dans l'unité hydrographique de bassin de la Seine et des cours d'eaux côtiers normands. Le projet doit être compatible avec le SDAGE Seine Normandie (2022 – 2027).

Les eaux souterraines se répartissent en 2 masses d'eaux. Les études menées signalent que l'état quantitatif est bon pour les 2 mais que la masse dite « bathonien -bajocien de la plaine de Caen et du Bessin » est en mauvais état chimique.

Les eaux superficielles : 2 affluents du fleuve côtier « la Touques » entourent la zone d'étude : le Douet du Moulin et le Calvaire de Drubec. Ils sont concernés par une ZNIEFF de type 1.

L'alimentation en eau potable se fait par le captage dénommé « Docin 52 » se trouvant à environ 150m au nord de la zone. Il n'interfère en aucune manière avec l'implantation du projet.

L'habitat naturel et la flore : Sont répertoriées dans la zone : des mares, une roselière basse, une prairie mésohygrophile, des haies, des bosquets et des ronciers.

La faune : Les espèces localisées : 7 sortes de chiroptères, les mammifères terrestres, 5 types d'amphibiens, aucun reptile et 30 sortes d'oiseaux

La continuité écologique se caractérise principalement sur le site par la présence d'une haie longeant la RD 16. Au sud, le vallon du Calvaire de Clarbec constitue également un corridor fonctionnel mixte de la trame verte et bleue.

La population locale est relativement âgée et peu nombreuse. L'un des objectifs du projet est d'aider à développer l'économie du terroir. Le dossier énumère les principes de programmes, de densité et d'organisation du bâti ainsi que ceux de l'intégration paysagère, du cadre de vie et la mise en œuvre de l'urbanisation (entre autre : la loi Barnier).

L'agriculture couvre l'essentiel de la zone d'étude et représente en très grande partie des pâturages.

L'activité commerciale de proximité : 2 restaurants : « La Tornade » et « La Haie Tondue »

L'infrastructure routière s'organise autour de l'autoroute A13, de la RD 675, la RD 16

et la RD 58. Les différentes études effectuées, estiment que les flux locaux actuels en direction et en venant de Caen, seront, en grande partie, reportés sur l'autoroute.

Les risques technologiques et industriels sont analysés. Aucune entreprise ICPE n'est répertoriée. Le seul risque important concerne le Transport des Matières Dangereuses (TMD) sur l'A13 et la RD 16.

Les nuisances sonores actuelles ont fait l'objet d'études. Les mesures de bruit de la vie courante sont estimés entre 30 et 90 dB(A). Le seuil de risque pour l'audition se situe à partir de 80 dB(A). Quelques habitations sont soumises à un seuil > 65 dB(A) de jour et 65 la nuit.

La santé humaine a été prise en compte. Bien entendu, c'est la pollution atmosphérique qui comporte le plus de risques (monoxyde de carbone, oxyde d'azote, dioxyde de soufre, composés organiques volatiles (COV), particules, métaux lourds et ozone). Ces polluants se répandent sur le sol, vont dans les nappes phréatiques ou les eaux superficielles et, de ce fait, le risque de contamination de la chaîne alimentaire est réel.

Le paysage et le patrimoine culturel. Le paysage présent dans la zone se caractérise par un bocage dense et fermé. Concernant les monuments historiques, 2 sont recensés près de la zone d'études

- le clocher de l'église de Drubec, inscrit aux MH le 17 juillet 1956
- l'abbaye de Beaumont en Auge, inscrit par arrêté de protection le 31 octobre 1975

La covisibilité entre l'A13 et le clocher de l'église s'avère limitée. Le ½ diffuseur n'est pas visible depuis l'église.

Il est bon de rappeler que la présence, dans l'aire d'étude, d'un monument historique, doit faire l'objet, auprès de l'architecte des Bâtiments de France, d'une demande d'autorisation d'urbanisme . Les prescriptions édictées par l'ABF devront être intégrées aux dispositions du projet.

Plusieurs tableaux résument les caractéristiques, les enjeux et les contraintes de tous les thèmes qui viennent d'être évoqués.

L'évaluation des incidences notables sur l'environnement et la santé et leurs mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC), font l'objet d'une étude et de diagnostics.

Rappelons que les évaluations des effets cumulés avec l'élargissement de l'A13 ont été prises en compte.

Thématiques	Effets cumulatifs et dispositions retenues	Niveau d'impact	Impact résiduel
Ressource en eau	Le cumul des surfaces imperméabilisées apparaît très faible sans incidence notable cumulée sur les bassins versants. Le système d'assainissement des bretelles est compris dans l'assainissement de la plateforme routière de l'A13, et sa rectification du fait de son élargissement. Les eaux du bassin versant naturel et les eaux de la plateforme routières seront séparées. Celles des plateformes routières iront rejoindre un bassin de gestion et de traitement des eaux avant d'être rejeté au milieu naturel. Les deux aménagements auront donc un système d'assainissement mutualisé, garantissant l'efficacité de la gestion du ruissellement et la qualité des eaux, superficielles comme souterraines. Il n'y aura pas d'effet cumulé négatif.	Impact positif	/
Biodiversité	Les aménagements induisent des pertes très limitées d'habitats d'espèces. Les effets cumulatifs seront négligeables car les cortèges directement impactés sont sensiblement différents (milieux ouverts pour l'A13 et milieux de haie bocagère pour le demi-diffuseur).	Négligeable	Non significatif
Milieu humain, activités, déplacements	Les deux aménagements auront globalement des effets cumulés positifs sur les activités économiques et les déplacements. En facilitant les déplacements et les échanges, les zones à proximité de l'échangeurs vont devenir plus attractives et des projets d'aménagement sont susceptibles de s'y développer (comme le prévoient le Scot et le PLUi). Les deux aménagements sont toutefois consommateurs d'emprises agricoles, mais pour une part très réduite, l'essentiel se faisant sur les emprises du domaine public autoroutier. Ces incidences cumulées seront négligeables.	Impact positif	/
Nuisances	Pour quelques habitations situées à proximité immédiate des aménagements, les niveaux sonores seront modifiés. Les études acoustiques ont permis de définir les protections qui s'imposent pour respecter les seuils réglementaires. Ils n'auront pas d'effets cumulés notables : l'étude acoustique du projet a montré l'absence de modification significative d'un point de vue acoustique. A noter que dans le cadre des 2 projet, des isolations de façade seront faites pour les habitations les plus proches de l'autoroute et de l'échangeur, notamment au titre des Points Noirs de Bruit (PNB).	Négligeable	Non significatif
Paysage et patrimoine	Les deux aménagements vont modifier l'unité paysagère du site et les covisibilités avec le monument historique protégé du fait de la coupure d'une haie et de la perception accrue du nouveau franchissement de l'A13 par la RD16.	Faible	Non significatif

Une partie de l'étude d'impact est dédiée à l'évaluation des effets propres aux infrastructures de transport.

Selon le pétitionnaire, le projet devrait avoir des répercussions sur le développement urbain des communes et surtout sur celle de Beaumont en Auge. Le SCoT Nord Pays d'Auge, dans ses objectifs, prévoit le développement de parcs à dominante industrielle et logistique le long des grands axes routiers dont l' A13 et plus particulièrement du diffuseur n°29. Une réalisation de ZAE dans la zone d'étude est d'ailleurs envisagée par la communauté de communes Terre d'Auge.

Le projet n'impacte qu'une seule unité foncière. Il n'entre pas dans le champ

d'application d'un aménagement foncier agricole forestier et environnemental (AFAFE).

Les principales mesures environnementales et compensatoires ERC sont résumées dans ce tableau :

Mesures d'évitement et de réduction

Phase travaux	Phase définitive	Mesures compensatoires
<p>Milieu physique : sol, air et climatique</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ complément d'étude géotechnique ✓ limitation des dépôts ✓ réutilisation sur place des matx inertes ✓ réemploi de la terre végétale ✓ collecte des matx dangereux et envoi dans les filières agréées ✓ limitation des transports par camions en utilisant des matériaux locaux si possible ✓ limitation de la poussière 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Façon d'un mur de soutènement sur environ 85 m afin de limiter l'impact foncier ✓ Effet favorable de la haie créée le long de la RD 16 pour limiter la pollution avec particules 	/
<p>Ressource en eau :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ système d'assain't provisoire des eaux venant du chantier ✓ engins de chantier aux normes ✓ pas de stockage de carburant sur le site. Mise en place d'un lieu aménagé étanche afin de récupérer éventuellement les effluents) ✓ pas de dépôt ni stockage de matériaux dans l'enceinte du périmètre rapproché du captage AEP de Dossin ✓ mise en place d'un protocole d'intervention en cas de pollution 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Calibrage de l'assainissement en vue de pluies décennales ✓ collectes des eaux des plateformes et renvoi vers les dispositifs existants de l'A13 et de la RD 16 ✓ Système séparatif de gestion des eaux de la plateforme des bretelles, séparé de celui du bassin versant naturel ✓ collecte des eaux dans les fossés enherbés en continuité avec l'existant pour la RD 16 ✓ Entretien de l'assainissement d'une façon régulière 	/

<p>Biodiversité</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ balisage des emprises ✓ pas de décapage ni déboisement lors de la période de reproduction des oiseaux (de septembre à janvier) ✓ mise en place d'une barrière à amphibiens autour de la mare sud ✓ mesure de lutte contre les espèces invasives 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Remise en état après travaux ✓ végétalisation des abords de la route avec des espèces locales 	<p>Création d'une haie de 420m</p>
<p>Milieu humain</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ information des riverains ✓ maintien des accès aux 2 restaurants locaux ✓ pas d'emprise supplémentaire sur les terres agricoles proches ✓ limitation des poussières ✓ concertation, avant coupure, avec les gestionnaires des réseaux 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Programme d'insertion paysagère en cohérence avec les cadres de vie des riverains ✓ rétablissement des réseaux impactés 	<p>Indemnisation des exploitants</p>
<p>Infrastructures routières et mobilité</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ coordination optimale dans le déroulement des travaux ✓ itinéraire de déviation si nécessaire pendant les travaux ✓ signalisation adaptée ✓ maintien des accès riverains, du bon état des voiries, de l'accès des riverains et des secours 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Entretien des voies créées selon les responsables (SAPN pour les bretelles de l'A13 et le Département du Calvados pour la RD 16 	<p>/</p>
<p>Risques-Nuisances-Santé Humaine</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ respect de la tranquillité des habitants du village (bruit) ✓ informations sur la durée des travaux et leur rythme ✓ état des lieux des habitations à proximité 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Pas de mesure de réduction du bruit selon la réglementation car pas de modification du bruit à terme ✓ dans le cadre de la politique de réduction des nuisances sonore, 4 bâtiments supplémentaires auront leurs façades isolées 	<p>/</p>

<ul style="list-style-type: none"> ✓ mettre en place un coordinateur Sécurité et Protection de la Santé ✓ interdiction des zones de chantier au public 		
<p style="color: red;">Paysage et Patrimoine culturel</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ mesures d'archéologie préventive ✓ anticipation pour la modélisation du paysage, du régalage de la terre végétale 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Enherbement des dépendances vertes ✓ programme de plantations adaptées (verger de pommiers) 	

Des modalités de suivi des mesures environnementales (ERC) sont prévues dès le début des travaux et seront poursuivies durant la phase d'exploitation sur une durée déterminée.

Le coût des mesures environnementales :

- assainissement routier : 300 000 euros TTC
- Protections acoustiques (huisseries) : 40 000 euros TTC
- Aménagements paysagers et biodiversité : 210 000 euros TTC

La dernière partie de l'étude d'impact relate les différentes méthodes d'évaluation des incidences notables sur la qualité de l'air, sur le bruit, sur les milieux naturels et les zones humides

6-2 : Sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Le but de la procédure est de rendre compatible le PLUi de la Communauté de Communes TERRE d'AUGE avec le projet du ½ diffuseur. Le plan de zonage doit impérativement être adapté. L'article R 104-13 du Code de l'Urbanisme stipule que « *les PLU font l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion de leur mise en compatibilité lorsque celle-ci permet la réalisation de travaux , aménagements, ouvrages ou installations susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000....* ». C'est ici le cas.

Bien qu'aucun site Natura 2000 ne soit concerné par le projet, ce dernier empiète et réduit une zone classée A dans le PLUi. La mise en compatibilité est donc soumise à l'évaluation environnementale. ***Elle est présente dans la pièce D : Etude d'Impact sur l'Environnement.***

Il est important de rappeler que la DUP emporte, de fait, la mise en compatibilité du PLUi.

Le dossier cite donc les documents d'urbanisme auxquels la compatibilité du projet doit se référer :

- ◆ La Directive Territoriale d'Aménagement (DTA)
 - Préservation et sauvegarde du patrimoine naturel et des paysages
 - Amélioration des échanges et des déplacements des personnes
 - Limitation de l'impact sur les terres agricoles

Le projet évite au maximum la destruction des haies. Seule une portion sera impactée. En compensation, il est prévu d'en planter des nouvelles. De ce fait, les éléments caractéristiques du Pays d'Auge seront conservés.

L'impact sur les terres agricoles ne concerne qu'une seule parcelle, actuellement en culture. Un assainissement est prévu afin de drainer les eaux de ruissellements.

Le projet participe à la fluidification des échanges, à l'amélioration de la desserte du territoire et à la sécurité.

- ◆ Le Schéma Régional de Cohérence Territorial

Le SCoT du Nord Pays d'Auge a été approuvé le 29 février 2020. Il est composé de 3 documents : le Rapport de présentation, le PADD et le DOO.

Le projet, toujours selon le pétitionnaire, est compatible avec le SCoT du Nord Pays d'Auge . En effet, il est bien identifié dans les orientations du document et attendu depuis longtemps, en vue du développement du territoire du pays d'Auge.

- ◆ Le PLUi de la Communauté de Communes TERRE d'AUGE

Dans le PLUi, il est dit « *Le site se trouve dans une zone où sont autorisées les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs ou des services publics, dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec une activité agricole, pastorale ou forestière et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et aux paysages* ». La zone à urbaniser de 2,3 ha fait l'objet d'une OAP . Un emplacement réservé (ER) est également prévu afin de créer un chemin se raccordant sur la RD16.

Le PLUi a été approuvé le 5 mars 2020. Il comprend : le Rapport de présentation, le PADD (*les orientations sont bien intégrées dans le projet. De même, l'opération routière proprement dite, est compatible avec le PADD*). Les Opérations

d'Aménagement et de Programmation, OAP (*aucune mise en compatibilité n'est nécessaire. En effet, le projet prévoit la création d'un secteur accueillant les petites entreprises grâce aux dessertes.*

Actuellement : *le projet se trouve en zone A et n'est pas compatible avec le règlement du PLUi tel qu'il est rédigé.* La modification du plan de zonage et du règlement associé, avec identification du projet de complément, s'avère donc indispensable.

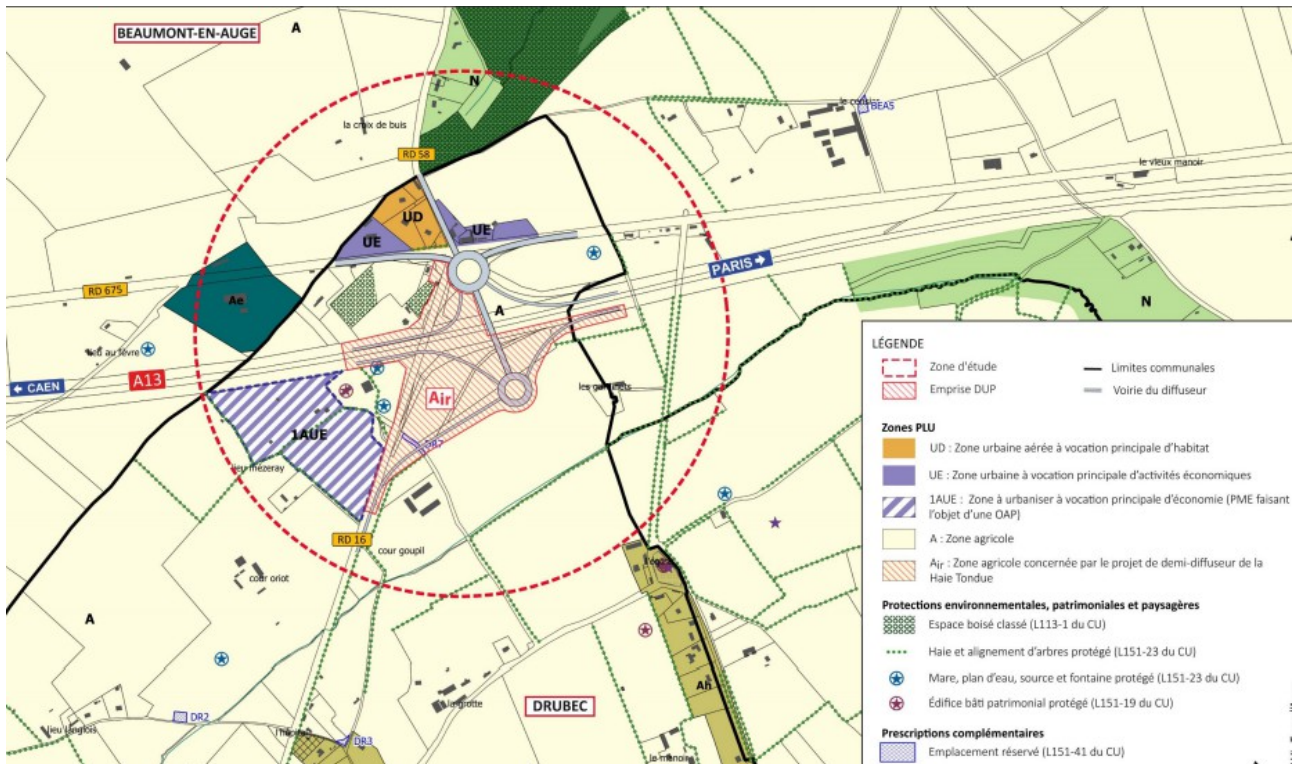
Les changements proposés :

Zone A avant modification	Zone A en vue de le mise en compatibilité
Dispositions applicables aux zones agricoles et naturelles Zone A et N -	Dispositions applicables aux zones agricoles et naturelles Zone A et N -

<ul style="list-style-type: none"> - - 	<ul style="list-style-type: none"> - - <p><u>Zone Air</u> : Secteur permettant la création des infrastructures routières, tout équipement et ouvrage, tout affouillement et exhaussement liés à ces infrastructures et des aménagements et des constructions liées à l'exploitation et la gestion de ces infrastructures. Secteur permettant les mesures environnementales en lien avec les opérations routières : création de mares et de zones humides</p>
<p>Zone A et N Section 1 : Destination de construction, usage des sols et natures d'activités. Occupations et utilisations du sol autorisés sous conditions :</p> <ul style="list-style-type: none"> - - - 	<p>Zone A et N Section 1 : Destination de construction, usage des sols et natures d'activités. Occupations et utilisations du sol autorisés sous conditions :</p> <ul style="list-style-type: none"> - - - <p><u>En zone Air</u> , sont autorisées les infrastructures routières ainsi que tous les éléments et ouvrages nécessaires à leurs bons fonctionnements, tout affouillement et exhaussement liés à ces infrastructures, des aménagements et des constructions liés à leurs exploitation et gestion . Sont également autorisés, les mesures environnementales en lien avec les opérations routières : création de mares et de zones humides</p>
<p>Zone A et N Section 2 : Caractéristiques urbaines, architecturales, environnementales et paysagères</p>	<p>Zone A et N</p> <ul style="list-style-type: none"> - - <p>Les nouvelles clôtures devront être perméables à la libre circulation de la petite faune et aux ruissellements. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux clôtures délimitant le Domaine Public Autoroutier Concédé pour lesquelles les règles en matière de sécurité rendent obligatoire la mise en place de clôtures ou autre dispositifs de protection adaptés étanches</p>

Le Plan de Zonage, de ce fait, doit aussi être mis en compatibilité. Le projet impose la création, dans la zone A actuelle, de créer un secteur spécifique Air dans le plan de zonage.

PLUi mis en compatibilité (Plan)



◆ Compatibilité avec le SDAGE du bassin de la Seine

La zone d'étude se trouve dans le périmètre du SDAGE 2022-2027 du bassin de la Seine, qui a été approuvé le 23 mars 2022. Le projet doit en respecter les 5 orientations les plus importantes :

Enjeux du bassin	Dispositions et recommandations applicables au projet et réponses de la SAPN
	<p><u>Disposition 1.2.6</u> : Eviter l'introduction et la propagation des espèces exotiques envahissantes ou susceptibles d'engendrer des déséquilibres écologiques</p> <p>Pour la gestion des espèces exotiques envahissantes, l'enjeu le plus important résidera dans la non dissémination, en conformité avec la Stratégie nationale relative aux espèces exotiques envahissantes.....Ces dispositions seront expressément notifiées aux entreprises lors de la passation des marchés de travaux (cahier des charges dans les appels d'offres). Le</p>

<p>OF1 : pour un territoire vivant et résilient : des rivières fonctionnelles, des milieux humides préservés et une biodiversité en lien avec l'eau restaurée</p>	<p>chantier sera surveillé de manière que ces dispositions soient impérativement respectées. Le MO, qui détient l'ensemble des informations sur le projet, s'assurera que les mesures de protection des milieux aquatiques sont appliquées au même titre que les autres dispositions relevant des obligations contractuelles.</p> <p><u>Disposition 1.3.1</u> : Mettre en œuvre la séquence ERC en vue de préserver la biodiversité liée aux milieux humides, des altérations dans les projets d'aménagements</p> <p>Les phases de conception du projet d'aménagement ont intégrées les milieux humides conformément aux textes en vigueur et guides de référence. Le MO a mené des études de détail de terrain afin de déterminer les zones humides présentes sur le site, déterminer les impacts et mis en place les mesures environnementales nécessaires, afin d'atteindre un équilibre écologique (séquence ERC)</p>
<p>OF2 : Réduire les pollutions diffuses en particulier sur les aires d'alimentation de captages d'eau potable</p>	<p><u>Disposition 2.3.4</u> : Généraliser et pérenniser la suppression du recours aux produits phytosanitaires et biocides dans les jardins, espaces verts et infrastructures</p> <p>L'entretien des dépendances et emprises seront à la charge de chacun des gestionnaires de voirie (SAPN et Département du Calvados). Ils ont banni l'usage des produits phytosanitaires conformément à la loi de transition énergétique pour la croissance verte qui interdit ces produits pour l'entretien des voiries depuis le 1er janvier 2017</p>
<p>OF3 : Pour un territoire sain : réduire les pollutions et préserver la santé</p>	<p><u>Disposition 3.2.6</u> : Viser la gestion des eaux pluviales à la source dans les aménagements ou les travaux d'entretien du bâti</p> <p>Le projet intègre un système d'assainissement complet et étanche dont la fonction est de collecter les eaux de chaussées et de les traiter par décantation de leur charge polluante afin d'éviter toute pollution des milieux et en particulier l'aquifère souterrain de la craie</p>

OF4 : Pour un territoire préparé : assurer la résilience des territoires et une gestion équilibrée de la ressource en eau face aux enjeux du changement climatique	<p><u>Disposition 4.7.1</u> : Assurer la protection des nappes stratégiques</p> <p>Le projet intègre un système d'assainissement complet et étanche qui assure la protection des nappes aquifères</p>
--	---

Le projet est bien compatible avec le SDAGE du bassin de la Seine et cours d'eau côtiers normands

◆ Compatibilité avec le SRADDET

Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires a été adopté en 2019. Les objectifs principaux concernant ce projet sont les suivants :

Enjeux	Dispositions et recommandations applicables au projet et réponses de la SAPN
<u>Objectif 46</u> : Limiter l'impact de l'urbanisation et les aménagements sur la biodiversité et les espaces naturels : promouvoir une gestion durable des aménagements et de leurs abords	Les 2 gestionnaires des voiries sont sensibilisés aux enjeux écologiques de leurs emprises et dépendances naturelles au sein de leur réseau. Chacun présente une politique environnementale au travers de programme d'entretien afin de préserver la biodiversité au sein de ces espaces
<u>Objectif 64</u> : Restaurer la continuité écologique du réseau hydrographique et les milieux naturels associés : préserver les zones humides et restaurer leur fonctionnalité	La zone d'étude présente une zone humide en bordure de la RD 16 qui sera impactée par le projet. Le MO a mis en place des mesures environnementales pour compenser les effets de ces impacts et atteindre un équilibre écologique
<u>Objectif 65</u> : Préserver les espaces boisés et leur fonctionnalité : maintenir l'intégrité des petits bois et bosquets contribuant aux corridors écologiques et permettre leur développement	La zone d'étude ne comprend aucun réservoir de biodiversité et n'intercepte pas de corridor fonctionnel. La reconstitution d'une haie bocagère participe à la trame verte locale

Rappelons que le STRADDET Normandie est en cours de modification et qu'il devra être approuvé en Février 2024. Cela en rapport avec la loi Climat et Résilience qui met en avant le Zéro Artificialisation Nette (ZAN) . Les critères de territorialisation 2021-2031 y sont définis, dont celui concernant TERRE d'AUGE.

Toutes les études venant d'être évoquées montrent que seul le PLUi de la Communauté de Communes Terre d'Auge doit être mis en conformité. Les textes

imposent que la mise en compatibilité soit accompagnée d'une évaluation environnementale afin de déterminer si les enjeux environnementaux dégagés par le projet, sont compatibles avec l'utilisation du sol proposée dans le zonage et le règlement.

Un état initial de l'environnement a donc été réalisé. Un tableau résume le niveau d'enjeu de chaque thème abordé :

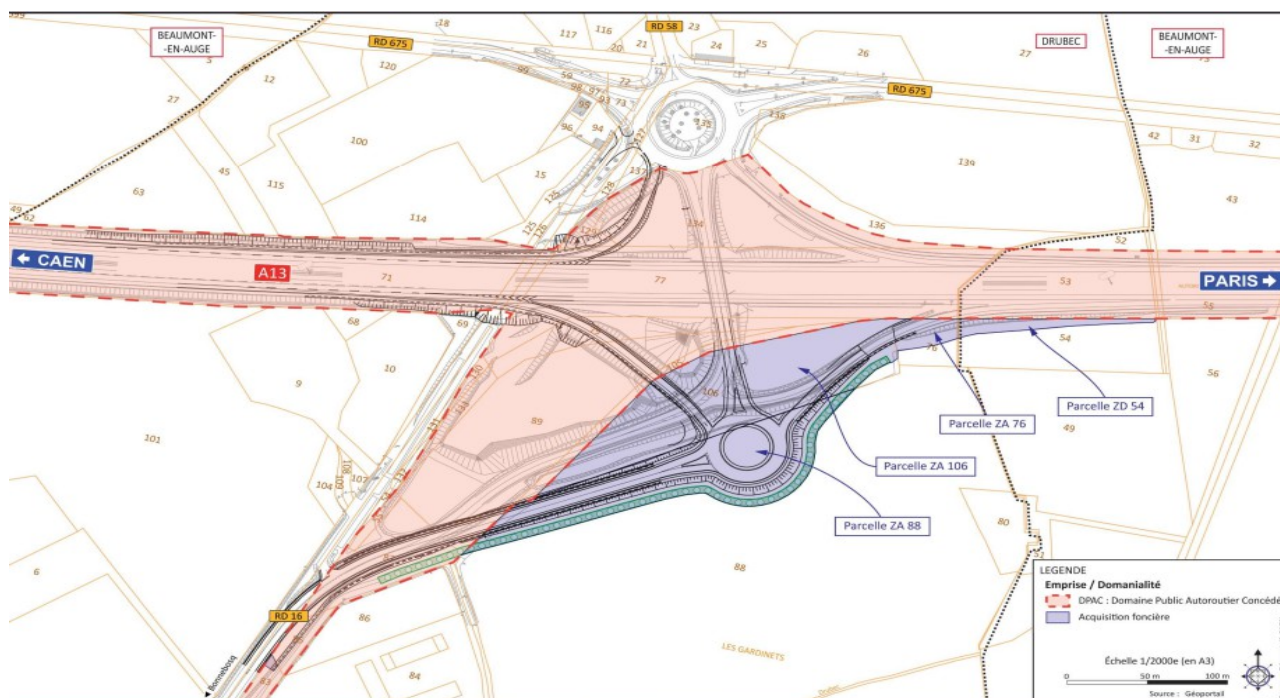
Thèmes	Enjeu	Niveau
Milieu physique, sol	Pas de problème de topographie ni de climat	Faible
Ressource en eau	2 cours d'eau : le Douet et le Calvaire de Drubec bordent la zone. 1 captage à 1km du sitela ressource en eau représente un enjeu fort qui devra être pris en compte pour assurer la maîtrise des rejets polluants	Fort
Milieus naturels et biodiversité	Site Natura 2000 le + proche à 5,4 km. La Znieff de la Touques se trouve à 200m au sud. La trame verte et bleue signalée du SRCE indiquent les corridors de milieux ouverts de part et d'autre de l'A13.....des réservoirs importants de biodiversité sont présents sur le site...	Moyen
Milieu Humain : population, habitat et activité	Activité surtout agricole (polyculture et élevage). 2 restaurants et chambres d'hôtes très proche. Les enjeux concernent la limitation des emprises sur les parcelles privatives et accès pour les riverains et activités actuelles et futures	Moyen
Santé humaine	Etude acoustique réalisée : plusieurs habitations avec niveau sonore > 65dB(A) de jour et 60 de nuit. La qualité de l'air dépend uniquement du trafic routier (A13 et RD 16)	Moyen
Risques naturels et technologiques	Risque de marnière seul.	Faible
Paysages, patrimoine culturel	Le site se situe dans un espace bocager. Vues limitées par des haies arborées. Périmètre de protection de 500m pour l'église de Drubec , inscrite aux MH . 2 sites archéologiques présents près de l'église de Drubec mais hors zone d'étude	Fort

6-3 : Sur la parcellaire

Comme énoncé précédemment, la Déclaration d'Utilité Publique est une procédure administrative qui permet de réaliser des aménagements sur des terrains privés. Pour ce faire, des expropriations doivent être réalisées, soit par un règlement à l'amiable soit par une expropriation qui est déclarée d'Utilité Publique en cas d'échec de la négociation. Les actes administratifs de cette opération doivent être compatibles avec les documents d'urbanisme locaux en vigueur et être soumis à l'approbation du public

par l'intermédiaire de l'enquête publique.

Dans le projet actuel, le ½ diffuseur de la haie Tondue est situé, en grande partie, sur des terrains du Domaine Public Autoroutier Concédé (DPAC), mais un complément d'emprise s'avère nécessaire dans le domaine privé pour finaliser le projet. Il est bon de rappeler que le DPAC est l'endroit qui est destiné à entreposer les engins servant à entretenir les autoroutes. Un contrat de Délégation de Service Public (DSP) est passé entre l'Etat et le concessionnaire, la SAPN, dans le cas qui nous intéresse.



Conformément aux articles R.131-4 à R.131-8 du Code de l'Expropriation, le ou les propriétaires, sans exception doivent être informés *individuellement*, par lettre recommandée, des modalités de l'enquête, avant son démarrage (charge est donnée aux propriétaires d'informer leurs locataires de la démarche). En cas de domicile inconnu, la notification est envoyée au Maire de la commune concernée afin d'être affichée sur les panneaux destinés à cet effet, bien en vue du public.

L'état parcellaire concernant le projet est résumé dans le tableau suivant :

Commune	Section	Parcelle n°	S totale (m2)	Emprise (m2)	S restante (m2)
Drubec	ZA	76	1280	730	550
Drubec	ZA	88	66237	7809	58428
Drubec	ZA	106	10107	10107	0
		Total	77624	18646	58978

Beaumont-en-Auge	ZD	54	4710	855	3855
		Total	4710	855	3855

Les tractations entre les propriétaires des terrains convoités et la Sapn n'ayant pas abouti, une expropriation s'avère donc nécessaire.

La surface à acquérir est donc de 18646m² + 855 m² soit un total de 19501 m²

L'ensemble des terrains faisant l'objet de l'expropriation est détenu par 2 propriétaires :

- Madame GOUDEZEUNE Béatrice Mauricette Edmonde
- Monsieur TAPIN Denis Ludovic François Maurice

Comme le prévoit la législation, chacun des 2 propriétaires s'est vu informé par la SAPN, des modalités de l'enquête publique, par lettre recommandée avec accusé de réception. Les courriers ont été déposés à la Poste le 26 octobre 2023 (ref : 3A 001 136 8489 0). Les retours des A/R ont bien été actés.

La Direction Générale des Finances Publiques, dans sa lettre du 27.09.2023 au pétitionnaire, établit une estimation sommaire et globale des terres à acquérir. Le rapport indique que le territoire des périmètres concerne le seul zonage agricole et que **les terres en question sont de très bonnes qualité.**

6-4 : Sur les annexes

- ◆ L'annexe n°1 reprend le courrier, en date du 9 octobre 2019, du Ministère de la Transition Ecologique , concernant la demande de principe en vue de la réalisation du ½ diffuseur de la Haie Tondue. La lettre reprend les bases et les principes du projet et donne l'autorisation au pétitionnaire d'ouvrir une enquête publique et d'en faire la demande auprès de la Préfecture du Calvados.
- ◆ L'annexe n°2 porte sur le recueil de données et prévisions de trafic. Selon le pétitionnaire, les résultats permettront d'alimenter l'étude d'impact, de justifier l'intérêt du projet et de quantifier les impacts des nouveaux trafics sur le réseau actuel. Le périmètre d'étude s'étend d'Est en Ouest, de l'échangeur A13/A132 jusqu'au diffuseur n°30 de Dozulé. La limite Nord est la RD 27 et celle, au Sud est la RD 675 ou l'A13.

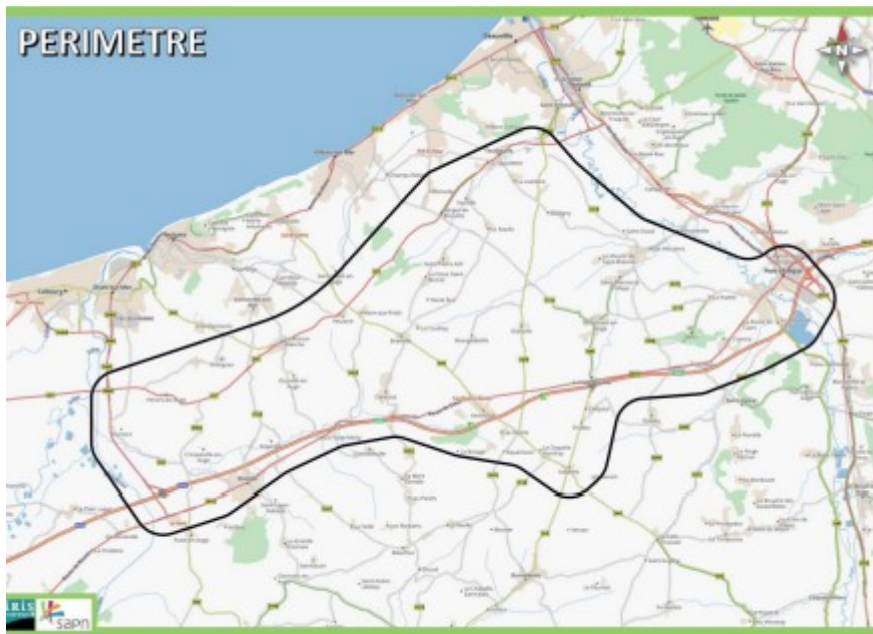


Figure 2 : définition des périmètres d'étude

Les 20 comptages automatiques ont été réalisés du 7 au 13 septembre 2020. Le dossier donne, avec précision, les résultats de chaque poste. Il confirme que la RD 675 constitue bien un axe structurant primaire et alternatif à l'autoroute A13. Les RD 400, 27 et 579 sont également d'importance au vu des possibilités qu'elles ouvrent pour accéder aux villes voisines et aux bassins d'emplois.

Il est à noter que les conséquences des travaux d'élargissement de l'A13 n'ont pas eu d'impact sur le trafic (historique fait sur les 5 dernières années).

Avec les résultats obtenus, un modèle de trafic a été bâti. Il doit permettre de déterminer les impacts du complément du ½ diffuseur

L'étude tient compte de l'évolution naturelle du trafic lié à l'augmentation potentielle de la démographie du territoire ainsi que de la création de structures routières et de l'aménagement d'une zone artisanale de 25 hectares prévues dans le PLUi de la Communauté de Communes Terre d'Auge à l'horizon 2035.

Le bilan de l'apport du ½ diffuseur est une décharge notable du réseau départemental entre Dozulé et la Haie Tondue. Cela entraînera inévitablement des gains de temps de parcours. L'accessibilité à l'A13 vers Caen s'en trouvera renforcée.

- ◆ L'annexe n°3 concerne l'étude des Habitats naturels, de la flore et la faune. La mission est de préparer le diagnostic écologique et de proposer des mesures d'évitement, de réduction et de Compensation (ERC). La zone d'étude se situe entre les PR 188,8 et 189,8 et localisée en dehors de l'emprise de l'autoroute.

Les périmètres d'inventaire concernent les ZNIEFF de types 1 et 2 et la zone Natura 2000. Les recensements portent sur

- *les végétaux supérieurs* : Les différentes prospections ont été menées en 2021. Un bilan de l'intérêt écologique de la zone d'étude est réalisé. Tous les éléments recueillis sont reportés sur une carte qui met en évidence les grands ensembles écologiques, homogènes du point de vue physique, floristique et faunistique. Aucune plante remarquable n'a été observée dans les friches herbeuses mésophiles

- *les zones humides* : L'objectif est de vérifier le caractère hygrophile de la végétation par les habitats. Des sondages pédologiques ont été effectués en 2021 dans les lieux sélectionnés par des critères géomorphologiques. Une fois les éléments du patrimoine naturel recueillis, un bilan de l'intérêt écologique est réalisé. Il est retranscrit sur une carte, ce qui permet d'évaluer les enjeux en fonction des différents critères :

Méthodologie pour la hiérarchisation des enjeux	
Enjeu	Un seul des critères indiqués peut suffire à ajuster l'enjeu
Fort	Présence d'au moins un habitat rare et menacé dans la région
	Présence d'au moins un habitat de la directive "Habitats" prioritaire et considéré comme assez menacé
	Présence d'au moins une espèce végétale sur liste rouge régionale (vulnérable ou quasi-menacée)
	Présence d'au moins une espèce végétale protégée
	Présence d'au moins une espèce végétale ou animale rare et/ou menacée (vulnérable) dans la région
	Présence d'au moins 6 espèces déterminantes ZNIEFF
	Axe de déplacement à forte fréquentation d'amphibiens ou de chiroptères
Assez fort	Présence d'un habitat naturel peu fréquent et/ou inscrit en annexe I de la directive "Habitats" non prioritaire et considéré comme non menacé dans la région
	Présence d'au moins une espèce végétale ou animale assez rare (ou à surveiller) dans la région
	Présence d'au moins une espèce inscrite en liste rouge nationale comme à surveiller
	Présence d'au moins une espèce animale inscrite en annexe II et/ou IV de la directive "Habitats" comme non prioritaire ou en annexe I de la directive "Oiseaux", au moins assez commune dans la région
	Présence d'au moins 4 espèces déterminantes ZNIEFF
Moyen	Présence d'espèces animales protégées considérées comme communes ou assez communes
	Présence d'au moins 1 espèce déterminante ZNIEFF
	Axe de déplacement à fréquentation moyenne pour les amphibiens et les chiroptères
Faible	Tout espace dont l'enjeu est inférieur à l'enjeu moyen

Les impacts (nuisibles) éventuels relevés sur les habitats naturels, la flore, la faune et les corridors écologiques, font l'objet de mesures d'évitements ou de réductions d'impact qui sont proposées au maître d'ouvrage pour être validées et intégrées au projet. Chaque mesure compensatoire fait l'objet d'une fiche synthétique.

- *les mammifères terrestres* : En 2021, aucun n'a été répertorié

- *les chiroptères* : 6 espèces ont été recensées mais aucun gîte n'a été observé dans la zone d'étude.

- *les oiseaux* : 30 espèces d'oiseaux ont été repérées en 2015, dont une remarquable : le bruant jaune :



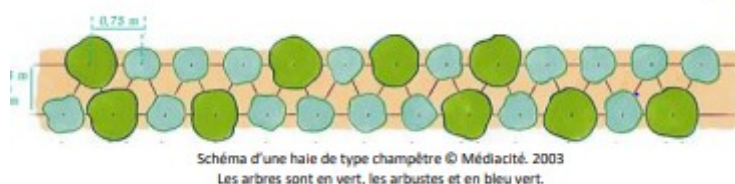
- *les amphibiens* : aucune espèce n'a été observée en 2021

- *les reptiles* : aucune espèce en 2015 et 2021

- *les insectes* : 25 espèces ont été recensées en 2015

- *la malacofaune (les mollusques terrestres)* : aucune dénombrée en 2021

Le projet prévoit la démolition d'une portion de haie au nord de la zone. C'est un habitat pour les oiseaux et les amphibiens. La mesure compensatoire consiste en la plantation d'une nouvelle haie sur 420 mètres de longueur sur une hauteur de 60 cm. Alternent des arbres et arbustes, sur 2 rangs :



Un suivi écologique sera mis en place afin de vérifier l'efficacité des mesures et sera adapté ou modifié si cela s'avère nécessaire.

◆ Etude d'impact acoustique

Les objectifs de l'étude concernent 3 points :

- la caractérisation de l'état sonore initial de la zone d'étude par une campagne de mesures acoustiques
- la simulation après modélisations des impacts acoustiques (diurnes et nocturnes)
- la définition des protections à envisager

Le périmètre d'étude est situé dans un rayon de 500 mètres autour de la zone du projet.

L'annexe du dossier relate et explique avec beaucoup de détails les différentes phases d'études. Les mesures ont été effectuées en septembre 2020. Elles se résument en 4 phases :

- Réalisation d' une campagne de mesures en 6 points, associée avec les comptages routiers
- La modélisation des niveaux sonores diurnes et nocturnes de la zone
- L'analyse des niveaux sonores de l'état futur afin de déterminer des zones d'ambiance
- La définition des protections acoustiques en faveur de la diminution du bruit

Des tableaux résument les résultats obtenus.

Les conclusions des études proposées sont les suivantes : 8 habitations affichent des niveaux sonores > 60 dB(A) de jour (6) et de nuit (2). Cinq d'entre elles ont déjà fait l'objet de protection acoustique suite à l'élargissement de l'A13. Des simulations de l'état futur sans et avec projet ont été réalisées. Selon les résultats, il s'avère que le projet n'engendre pas une augmentation du niveau de bruit perçu à 2 mètres devant les façades d'habitations > 2,0 dB(A). Seul le bâtiment entre la RD675 et l'A13 est à protéger.

◆ Etude d' Impact sur l'Air et la Santé

Elle est régie par la loi n° 96-1236 du 30.12.1996 sur « l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie »

L'étude est menée en fonction de la charge prévisionnelle de trafic qui devrait être engendrée par le projet situé sur les communes de Drubec (38 habitants / km²) et Beaumont en Auge (50 habitants / km²). Un aménagement sur place est prévu pour un trafic moyen de 10 000 véhicules/jour sur les tronçons subissant un écart supérieur à 10 % (5317 veh / jour) c'est à dire au niveau de la RD 16.

Les phases à respecter sont les suivantes :

- description de la qualité de l'air actuelle
- réalisation de mesures in-situ de qualité de l'air
- estimation des émissions de polluants
- analyses des coûts collectifs de l'impact sanitaire des pollutions et des nuisances avec bilan avantages et inconvénients pour la collectivité.
- Analyse des effets de la pollution de l'air sur la santé
- intégration des mesures ERC
- évaluation de l'impact du projet pendant le chantier
- propositions de mesures d'évitement et de réduction des impacts des pollutions de proximité

La bande d'étude est ainsi définie :

- la RD 58
- la RD 16
- les nouvelles bretelles
- les sections correspondant à la RD 675, l'A13 et les anciennes bretelles

La population de la commune de Drubec est de 118 habitants au dernier recensement, celle de Beaumont en Auge, de 401. Les évolutions de populations sont résumés dans le tableau suivant :

Tableau 4: Variation de la population de 2013 à 2018 (Source INSEE)

Indicateurs	Drubec	Beaumont-en-Auge	France
Variation de population (%)	1.4	-1.2	0.4
due au solde naturel (%)	-0.9	0.3	0.3
due au solde entrées/sorties (%)	2.3	-1.5	-0.1

La zone d'étude est soumise à un climat océanique avec des températures douces. La pluviométrie est en moyenne de 835 mm. Les variations de températures sont modérées. Les hivers sont relativement doux et les étés supportables. Les vents dominants proviennent en grande majorité de l'Ouest. Aucune « zone sensible » ne se trouve dans le périmètre.

L'étude d'impact concerne 5 dispositifs en vigueur :

- ✓ le Plan National Santé Environnement (PNSE) pour la période 2021-2025

- ✓ le Plan Régional Santé Environnement (PRSE) de Normandie pour la période 2017-2021
- ✓ le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de Haute Normandie adopté le 30 janvier 2014
- ✓ le Plan Régional de la Qualité de l'Air (PRQA) de la Haute Normandie approuvé le 21 juin 2010
- ✓ le Schéma Régional du Climat et de l'Energie (SRCAE) de la Basse Normandie arrêté par le Préfet le 30 décembre 2013

Concernant la qualité de l'air, la surveillance des polluants atmosphériques est confiée à l'association « Atmo Normandie » qui dispose de plusieurs stations, dont les plus proches sont celles de Lisieux et Touques.

En parallèle des mesures permanentes, un suivi de la qualité de l'air a été réalisé à proximité de l'A13 en conformité avec le guide méthodologique en vigueur. Deux polluants ont surtout été recherchés : le dioxyde d'azote, surtout lié au trafic routier et les particules en suspension sous forme de PM 10. La campagne s'est déroulée en 2 périodes de 4 semaines en 2020 et 2021.

Elle avait un double objectif : examiner les motifs de pollution dans la zone d'étude (axe de circulation, environnement urbain et périurbain) et repérer les polluants présents par rapport aux normes de qualité de l'air en vigueur. 15 points de mesure ont été mis en place pour cette évaluation.

Les 2 campagnes menées montrent que les concentrations observées au droit des points de mesure sont toutes inférieures aux valeurs limites prescrites pour la qualité de l'air. Elles démontrent d'une façon indubitable l'influence de l'A13 sur les présences de NO₂ sur une distance de 50m et de PM₁₀ dans un rayon de 100m.

Concernant le calcul des émissions, l'étude s'est conformée à la note méthodologique préconisée par le CERENA du 22 février 2019, à savoir, 5 scénaris :

- ✓ état initial en 2019
- ✓ scénario prévisible en 2025, mise en service
- ✓ scénario de référence 20 ans après la mise en service (horizon 2045)
- ✓ scénario avec projet à la mise en service (horizon 2025)
- ✓ scénario avec projet 20 ans après la mise en service (horizon 2045)

Les émissions calculées pour chaque scénario tiennent compte de l'évolution du parc automobile et de son renouvellement.

Une étude des coûts, dûs aux infrastructures routières vis à vis de la pollution locale a également été réalisée.

En conclusion, pour réduire les effets du trafic sur l'environnement, des dispositifs de limitations de vitesse peuvent être envisagés. Des murs végétaux constitués de plantes absorbantes sont également souhaitables.

6-5 : Sur les incidences sur le réseau Natura 2000

Aucun site Natura 2000 ne se trouve dans l'emprise du projet. Par contre, le plus proche se situe à 7km au Sud-Ouest. C'est une Zone Spéciale de Conservation (ZSC).



Le site dit des « Anciennes carrières de Beaufour-Druval » se trouve dans la commune de Beaufour-Druval sous la forme d'un réseau de 3 cavités souterraines. Sa superficie est de 8,42 ha et les cavités sont répertoriées aux lieux-dits : Robey, la Butte et Gallet. Ce sont d'importants refuges pour 5 espèces de chiroptères. De nombreuses mares et sources sont présentes.

Il n'existe aucun lien fonctionnel entre l'emprise du projet et les habitats et de ce fait, il n'y a pas de risque pour les espèces.

Chapître 7 : Les avis émis préalablement à l'enquête

Dates	Autorité émettrice	Avis
10/02/20	Autorité environnementale. (1er avis) Rapport n° F-028-19-C-00143	Remarques exprimées dont certaines reprises dans l'avis de l'IGEDD du 25/05/2023

28/03/22	DDTM du Calvados	Approbation du bilan de la concertation préalable
	Bilan de la concertation publique	Voir chap 3-2 rapport
28/02/23	DDTM Service Urbanisme et Risques	PV de la réunion d'examen conjoint du 7.02.2023
28/03/23	Communauté de Communes Terre d'Auge	Avis favorable
25/05/23	Inspection Générale de l'Environnement et du Développement Durable (IGEDD)	Voir chapitre

Collectivités	Dates avis	Avis sur le projet
Commission permanente du Conseil Départemental	11/12/23	Favorable
Région Normandie	11/12/23	Favorable
Commune de Beaumont en Auge	11/12/23	Favorable
Commune de Tourgeville	12/12/23	Favorable
Commune de Drubec	20/12/23	Contre
Commune de Pont-L'Evêque	20/12/23	Favorable
Commune de Valsemé	07/12/23	Favorable
Commune de Bonnebosq	30/11/23	Favorable
Commune de Dozulé	20/12/23	Favorable

Note du CE : Je m'étonne que la Chambre d'Agriculture du Calvados n'ait pas donné son avis !

Ces avis sont annexés au rapport

Chapitre 8 : L'avis de la MRAe et les réponses du pétitionnaire

L'Inspection Générale de l'Environnement et du Développement Durable (IGEDD), le 2 mars 2023, a été saisie au titre de l'article 4 du règlement intérieur de l'Autorité environnementale, afin de donner son avis sur le projet soumis à l'enquête.

L'avis délibéré n° 2023-21 a été rendu le 25 mai 2023. Selon l'article L 122-1 du

Code de l'Environnement, le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage doit en prendre connaissance, en tenir compte et y répondre par écrit.

L'avis et les réponses émises doivent être inclus dans le dossier soumis à l'enquête unique. Ce qui est le cas.

L'avis de la MRAe, après avoir rappelé l'objet du projet et en avoir fait la synthèse, émet 20 recommandations auxquelles la SAPN a apporté des réponses.

Note du CE : la qualité des réponses du pétitionnaire est un élément important qui sera prise en compte dans mes réflexions , pour nourrir mes conclusions motivées

N°	Recommandations	Réponses	Avis du CE
1	Préciser le calendrier d'élargissement de l'A13 dans le secteur de l'échangeuret mettre à jour les documents du dossier	Les aménagements réalisés ont été concertés avec les services de l'Etat	La réponse est claire
2	Compléter l'étude d'impact par une comparaison des m2 imperméabilisées pour chacune des 7 variantes étudiées	Un tableau reprend les surfaces concernées pour les 7 projets étudiés. La variante retenue est celle qui présente le plus de linéaire. Le pétitionnaire n'a pas intégré le critère d'imperméabilisation du sol car, selon lui, cette notion n'est pas la plus pertinente dans ce projet	Attention, l'imperméabilisation des sols s'avère être un problème de plus en plus contraignant
3	Clarifier les dates de l'état initial.....prendre en compte l'urbanisation induite et les incidences qui découlent du projet	L'état initial prend bien en compte l'élargissement à 2*3 voies.....un PAC concernant les zones humides a été présenté et a reçu un avis favorable de la DDTM le 3 avril 2017....les terrains classés en 2015 comme non humides ont été requalifiés en zone humide en 2021...la réflexion sur l'urbanisation induite est abordée dans la réponse à la recommandation n°6	La réponse est claire Deux cartographies illustrent bien les enjeux identifiés pour les travaux des élargissements au droit du ½ diffuseur
4	Corriger les mesures sur la qualité de l'air afin de prendre en compte les conditions	Les mesures corrigées sont présentées dans l'étude	

	réelles de circulation après l'élargissement de l'A13	« air et santé » et les conclusions identiques à celles de l'étude initiale	Dont acte
5	Présenter sur une seule carte les périmètres de protection et l'aire d'alimentation du captage d'eau potable de Dossin et du futur échangeur	La carte demandée est intégrée au dossier	Dont acte
6	Compléter l'état initial de l'environnement en tenant compte d'une urbanisation mal maîtrisée qui pourrait être préjudiciable au respect du « zéro artificialisation nette »	Les incidences sont précisées dans la réponse à la recommandation n°9	Dont acte
7	Compléter l'étude de trafic sur un périmètre allant jusqu'à Caen + les dates des travaux d'élargissement de l'A13 et de mieux décrire leur impact sur les circulations observées et les estimations de trafic et d'inclure une présentation des péages existants	Une étude spécifique a été menée en Août 2021.....la modification du périmètre d'étude vers Caen ne paraît pas nécessaire	Le détail de l'étude de trafic est détaillé et, effectivement, la modification ne paraît pas nécessaire
8	Revoir la détermination de l'ambiance sonore du secteur d'étude	Une campagne de mesures a été réalisée en septembre 2020. Il est difficile de définir les « zones d'ambiance homogènes » telles qu'elles sont définies par la CEGDD...il n'y a pas de dépassement des seuils réglementaires, d'autre part, la SAPN a engagé une démarche visant à abaisser le seuil de protection des bâtiments pour des niveaux sonores > 65db(A) de 6h à 22h et/ou 60 db(A) en période nocturne	Dont acte
9	Enrichir l'analyse relative à l'urbanisation induite (mesures ERC) et tenir compte de l'objectif législatif de « zéro artificialisation nette » de la loi « climat et résilience »	Le projet aura pour effet d'augmenter l'attractivité du territoire.....le PLUi a prévu l'aménagement d'une zone d'activités de 2,3 ha maximum dont le trafic induit a été pris en compte....quant au respect de la loi « climat et résilience » le PLUi de Terre d'Auge devra	La communauté de communes sera contactée à ce sujet

		évoluer afin de permettre d'intégrer les dispositions de la loi	
10	Mettre à jour les volumes des mouvements de terres et préciser les mesures prises pour l'aménagement des stocks de matériaux situés sur l'échangeur en cas de non réalisation des travaux	En cas de non réalisation, les matériaux stockés resteront en place car ils sont dans les emprises du DPAC	Dont acte
11	Préciser les variations de trafic	Voir la réponse à la recommandation n°7	Dont acte
12	Préciser les itinéraires parcourus pris en compte dans le calcul d'émissions de polluants et prévoir des mesures de réduction des polluants pour les habitations proches	Une carte précise les itinéraires pris en compte : l'A13, la RD 58, la RD 16, la RD 675, les bretelles d'accès existantes et les futures	Dont acte
13	Renforcer le traitement des eaux de ruissellements avant rejet au milieu naturel en respectant les normes de qualité environnementaleen utilisant les équipements autoroutiers avec mise à niveau si besoin, afin de diminuer les rejets polluants dans le milieu naturel et de réduire l'effet d'éventuelles pollutions accidentelles	Les règles des guides édités par le Céréma sont respectées, l'assainissement des nouvelles bretelles sera identique à la section courante de l'A13, l'assainissement des voiries départementales sera conforme aux politiques du Département : fossés enherbés	Dont acte
14	Préciser les dispositions prises pour éviter les impacts des installations de chantier	L'emplacement sera étudié avec l'entreprise qui réalisera les travaux. Un assainissement provisoire sera mis en place et en cas de zone humide, un géotextile sera installé	Dont acte
15	Présenter un bilan des zones imperméabiliséesrevoir la mesure de compensation de la zone humide détruite en prenant en compte le SDAGE Seine Normandie....	Le projet détruit une surface de 900 m2. Le projet de compensation d'une surface initiale de 1350 m2 conformément au SDAGE Seine Normandie 2021-2027, a été augmenté de 500 m2 en complément de la mesure d'évitement pour un total de 1850 m2	Dont acte
16	Démontrer l'impossibilité de protections	Le traitement acoustique	

	acoustiques à la source	performant pour une habitation s'avère être l'isolation de facades qui est cohérent avec la politique générale de traitement des PNB isolés par la SAPN sur son réseau	Dont acte
17	Mettre en place des mesures de suivi des nuisances sonores, d'assurer le suivi à long terme de la zone humide et de la haie, en vue de proposer des mesures de rattrapage en cas d'insuccès	En phase travaux, le suivi sera effectué En phase exploitation, un suivi spécifique sera mis en place (pendant 10 ans) sur les zones humides créées ou restaurées (voir tableau) ,	Dont acte
18	Préciser les hypothèses de longueur de tronçons prises en compte dans l'évaluation des émissions de GES et des consommations énergétiques en cohérence avec le périmètre élargi retenu	Voir réponse à la recommandation n°7. L'évaluation des émissions GES, des consommations énergétiques se base sur les bretelles mais aussi sur les sections connexes subissant la variation du projet. (un plan représente le linéaire de chacune des sections)	Dont acte
19	Compléter le résumé non technique par une carte localisant le projet	Les planches des cartes sont localisées dans la pièce C du dossier : Plan de l'Opération	Dont acte
20	Compléter le règlement du PLUi par une disposition autorisant la création de mares et de zones humides au sein de la zone Air	Le courrier de TERRE d'AUGE, en date du 31 août 2023 (jointe au dossier) propose d'insérer les dispositions dans le PLUi	Dont acte

Chapître 9 : Budget et Financement du projet

Le 12 septembre 2019, une convention tripartite, en vue de financer le projet, a été signée par la Région Normandie, le Département du Calvados et la SAPN.

Le montant estimé des travaux en 2022 est de 7,2 Millions HT. La participation financière annoncée du Département du Calvados est de 1.5 millions d'euros et celle de la Région pour la même somme. Le solde étant au compte du pétitionnaire.

Les dépenses envisagées se décomposent ainsi :

Réalisation d'un ½ diffuseur n°29 « La Haie Tondue » (A13) sur les communes de Drubec (14230) et Beaumont en Auge (14055). Enquête du 13.11.2023 au 21.12.2023. **Rapport du CE**

DESIGNATION	AVP
	Montant HT (Valeur 03/2022)
POSTE I : ETUDES ET CONTROLES DES TRAVAUX	1 859 000,00
MOA (4% hors SAV)	259 000,00
MOE, Etudes, AMO et Ctrl extérieur	1 600 000,00
POSTE II : ACQUISITIONS -TRAVAUX CONNEXES	150 000,00
POSTE III : TRAVAUX	
POSTE III.1 DEGAGEMENT DES EMPRISES ET TRAVAUX PREPARATOIRES	440 000,00
POSTE III.2 - TERRASSEMENTS GENERAUX	1 300 000,00
POSTE III.3 - ASSAINISSEMENT	550 000,00
POSTE III.4 - CHAUSSEES	950 000,00
POSTE III.5 - OUVRAGES D'ART (MUR DE SOUTÈNEMENT)	200 000,00
POSTE III.6 - EQUIPEMENTS DE SECURITE ET D'EXPLOITATION	475 000,00
POSTE III.7 - AMENAGEMENTS PAYSAGERS ET ENVIRONNEMENT	420 000,00
POSTE III.8 - BALISAGES ET BASCULEMENTS	390 000,00
TOTAL POSTE III : TRAVAUX	4 725 000,00
SAV	425 250,00
TOTAL GENERAL HT	7 159 250,00

Chapître 10 : Bilan de l'enquête

10-1 : Personnes recues lors des permanences

- M. Alexis Lebailly
- M. Wilfried Beaurin
- M. Teddy Noré
- M. dimitri Guesmay
- M. Daniel Latte
- Mme Dominique Legendre et M. Dominique Legendre
- Mme Béatrice Tapin
- M. Eric Lechartier
- Mme Sandra Elie-Lefevre
- Mme Daniëlle Bouchery
- Mme Marie Christine Halley et M. Ludovic Halley
- M. Michel Virmontois
- M. Benoît Horvais
- M. Francis Joly (conseiller départemental du Calvados)
- Mme Alexandra Beldjoudi (conseillère départementale du Calvados)
- M. Alban Perret (responsable départemental EELV du Calvados)

- Mme Geneviève Augé (conseillère régionale du Calvados)
- M. Marc Aubault
- Mme Sophie Quesnel
- Mme Noré Jennifer
- Mme Bénédicte Mesnildrey
- M. Jérôme Mesnildrey
- M. Oscar Mesnildrey
- Mme Sandra Heumer
- M. Hugues Zwingelstein
- M. Dimitri Guesnay
- Mme Claire Harari
- Mme Audrey Gadenne (conseillère départementale du Calvados)
- Mme Colette Lepape et M. Philippe Lepape
- M. Christian Girault

soit 33 personnes

10-2 : Contributions relevées sur le registre dématérialisé

Noms Prénoms	N°	Avis	Noms Prénoms	N°	Avis
Anonyme	1	Pour	Anonyme	51	Pour
Anonyme	2	Pour	Jason Leprêtre	52	Pour
Jean Dutacq	3	Pour	Dumont	53	Pour
Thibault	4	Pour	Carion	54	Pour
Julien Coat	5	Pour	Alain Guillau	55	Pour
Delphine Besson	6	Pour	Luc Pelisson	56	Pour
Anonyme	7	Pour	Sébastien Hayet	57	Pour
Anonyme	8	Pour	Florence Cholet	58	Pour
Anonyme	9	Pour	Anonyme	59	Pour
Yannic	10	Pour	R Etienne	60	Pour
Fanny	11	Pour	Christophe Bogliolo	61	Contre
Anonyme	12	Pour	Anonyme	62	Pour
Anonyme	13	Pour	Jean Paul Vauquelin	63	Pour
Anonyme	14	Pour	Marcelin	64	Pour
Olivier Catillon	15	Pour	Baptiste Robino	65	Pour
M. Catillon (!)	16	Pour	Anonyme	66	Pour
Anonyme	17	Pour	Didier Jacq	67	Pour
	18	Pour	Alain Piton	68	Pour

Audrey Boutron	19	Pour	Anonyme	69	Pour
Ludovic Avoyne	20	Pour	Anonyme	70	Pour
Anonyme	21	Pour	Rémy Eudeline	71	Pour
Anonyme	22	Pour	Anonyme	72	Pour
Delphine Avoyne	23	Pour	Anna Ivanova	73	Contre
Emilie Vauquelin	24	Pour	Anonyme	74	Pour
Françoise Severine	25	Pour	Anonyme	75	Pour
Stéphane Villey	26	Pour	Rodolphe Thielens	76	Pour
Anonyme	27	Pour	Guillaume Fontaine	77	Pour
Anonyme	28	Pour	Yves Bureau	78	Pour
Vincent Combet	29	Pour	Laurent Obry	79	Pour
François Bulot	30	Pour	Xavier Ramodène	80	Contre
Anonyme	31	Pour	Benjamin Hilaire	81	Pour
Réhel Deroche	32	Pour	Stéphane Cambefort	82	Pour
Laurent Bouzin	33	Pour	Etienne	83	Pour
Raymond Lemerancier	34	Pour	Anonyme	84	Pour
Laetitia Sabine	35	Pour	Françoise Plantegenest	85	Pour
Sophie Catherine	36	Pour	Anonyme	86	Pour
Thomas Giraudon	37	Pour	Anonyme	87	Pour
Xavier Giraudon	38	Pour	Louis Ronsin	88	Pour
Horthense Chabaneix	39	Pour	Sylviane Ebrard	89	Pour
Jeanne Marie Chevalier	40	Pour	Anonyme	90	Contre
Anonyme	41	Pour	Pascale Bacchus	91	Contre
Anonyme	42	Pour	Anonyme	92	Pour
Victor Deiber	43	Pour	Christelle Lagovic	93	Pour
M. Jagu	44	Pour	Hervé Buisson	94	Pour
Sophie Pourcel	45	Pour	Pascale Bacchus (2ème)	95	Contre
Anonyme	46	Pour	Thomas Rault	96	Contre
Anonyme	47	Pour	Anne Varin	97	Pour
Anonyme	48	Contre	Anonyme	98	Contre
Anonyme	49	Contre	Thierry Langlois	99	Pour
Anonyme	50	Pour	Anonyme	100	Contre

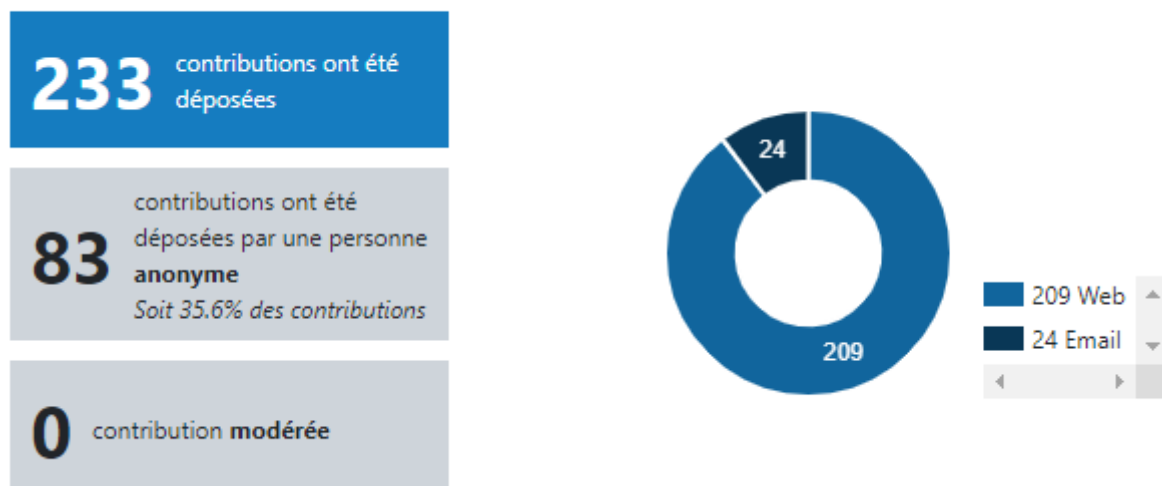
Laurent Simon	101	Pour	Céline Guénégo	151	Pour
Julien Grancollot	102	Contre	Chantal Lefrançois	152	Pour

Joëlle Yaicle	103	pour	Pierre Tapin	153	Contre
Pierre Boinet	104	contre	Jouennr Midrier	154	Pour
J Garamond	105	Pour	ano	155	Pour
Sébastien	106	Pour	Frédéric Powell	156	Pour
anonyme	107	Pour	Pierre Caretti	157	Contre
Jean Noël Julien	108	Pour	ano	158	Pour
Mme Pourcel	109	Pour	ano	159	Pour
M. Pourcel	110	Pour	ano	160	Pour
Xavier Charles	111	Pour	ano	161	Po
Alain Ripoché	112	contre	Bertrand Dequenue	162	Pour
Pierre-Hervé Tessier	113	Pour	M. et Mme Halley	163	Contre
ano	114	Pour	Sandra Grégoire (bis!)	164	Pour
Christophe Colomer	115	Pour	David Grégoire	165	Pour
ano	116	Pour	Sandra Grégoire	166	Pour
ano	117	contre	Mathieux Legars	167	Pour
ano	118	Pour	Legrix	168	Pour
ano	119	Pour	ano	169	Pour
ano	120	Pour	Christine Libbrecht	170	Pour
ano	121	Pour	ano	171	Pour
ano	122	Pour	Christophe Bogliolo (2)	172	contre
Christien Louet	123	Pour	Eric Lehericy	173	Pour
Clément Karen	124	Pour	Daniel Louvet	174	Pour
Adrien Gonnet	125	Pour	Alexandra Saltzmann	175	Pour
Scotte	126	Pour	ano	176	contre
Julien	127	Pour	Eloïse Hauvel	177	Pour
ano	128	Pour	Claire Guillotin	178	Pour
Quentin Quidor	129	Pour	Jean Pierre Leroy	179	contre
Gaëtan	130	contre	Franck Lemestre	180	Pour
ano	131	Pour	Sebe	181	Pour
Fanny Varin	132	Pour	Pôle du cheval	182	Pour
Benoît Suter	133	contre	Henry de Villeneuve	183	Pour
ano	134	Pour	Loïse Gadenne	184	Pour
Claude Fournis	135	Pour	ano	185	Pour
ano	136	Pour	Francis Resney	186	Pour

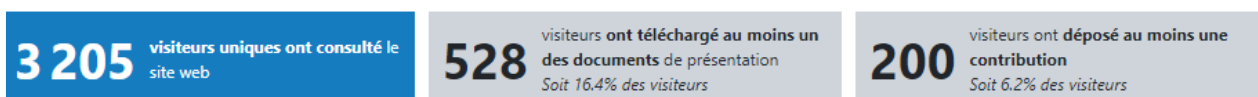
ano	137	Pour	François Morel	187	Pour
Rahba Bounoua	138	Pour	Corinne Leroy	188	Pour
ano	139	contre	Gilles Leroy	189	Pour
Thierry Delaunay	140	Pour	ano	190	Pour
ano	141	Pour	ano	191	Pour
ano	142	Pour	Marc Rollet	192	Pour
ano	143	Pour	ano	193	Pour
ano	144	Pour	Nicolas Madelaine	194	Pour
ano	145	Pour	Daniel Humbert	195	contre
ano	146	Pour	Loïc Tanguy	196	Pour
ano	147	Pour	Kévin Legros	197	Pour
Greg	148	Pour	ano	198	Pour
Geneviève Mégret	149	Pour	ano	199	Pour
Entreprise Catherine	150	Pour	ano	200	Pour

ano	201	Pour	ano	217	contre
Nguyen Quang	202	Pour	ano	218	contre
ano	203	Pour	Dominique Fleuriot	219	contre
Mélanie Fouquerel	204	Pour	ano	220	Pour
Robin Schmidt	205	Pour	Véronique	221	Pour
Antoine Vilar	206	contre	Nicolas Marneux	222	Pour
Mme Catherine	207	Pour	ano	223	contre
Melle Catherine	208	Pour	Michel Virmontois	224	Pour
Jean François Rondeau	209	Pour	Sophie Gaugain	225	Pour
Yves Dehayes	210	Pour	ano	226	Pour
Darrot	211	contre	Philippe Aziza	227	Pour
Benjamin Darrot	212	contre	Essai du CE	228	+
T Klanglois	213	Pour	Claire Martin	229	contre
Alexandra Beldjoudi	214	contre	Antoine Vilar	230	contre
Groupe EELV	215	contre	ano	231	contre
Françis Joly	216	contre	Thimotée Vilar	232	contre
			Françoise Spruytte	233	Pour

Contributions



Fréquentation



Note du CE : L'importance de la fréquentation du registre dématérialisé et le nombre de contributions déposées mettent en exergue l'intérêt indéniable suscité par le projet

10-3 : Courriers reçus

Les courriers ont tous été intégrés dans les registres papiers mis à disposition du public, dans les 3 mairies concernées par les permanences.

Mairie de Beaumont en Auge : 4

- Lettre de M. Jésus Rodriguez, par délégation du Président du Conseil Départemental. Y est jointe, la délibération du 11 décembre 2023, de la commission permanente de Conseil Départemental
- Lettre de M. Xavier Charles, Vice-Président du Conseil Départemental
- Lettre de M. Jean Claude Allais du 18.12.2023
- Lettre de Mme Christine Houchard du 21.12.2023

Mairie de Drubec : 3

- Lettre de M. et Mme Noré du 9/12/2023
- Contribution de M. Benoît Horvals, représentant le groupe écologique local Lisieux Pays d'Auge, du 9/12/2023
- Rapport de visite de M. Dimitri Guesnay (DG Consulting) concernant la maison de M. et Mme Noré

Siège de la Communauté de Communes Terre d'Auge à Pont L'Evêque : 3

- Lettre du 9/02/2021 de M. Hervé Morin, Président de la Région Normandie et M. Jean-Léonce Dupont, Président du Département du Calvados , confirmant leurs soutien financier au projet
- Tribune du 11/12/2023, des élus du secteur concerné par le projet, lui apportant leur soutien au projet
- Contribution de Mme Audrey Gardenne, conseillère départementale du Canton de Pont-l'Evêque énonçant sa mobilisation pour la réalisation du projet

soit 10 courriers

10-4 : Observations relevées sur les registres papiers

En mairie de Beaumont en Auge :

- M. Alexis Lebailly (pour le projet)
- M. Wilfried Beaurain (pour le projet)
- Mme Sandra Elie-Lefevre (contre le projet)
- Mme Danielle Bouchery (contre le projet)
- M. Philippe Lepape et Mme Colette Lepape (pour le projet)
- M. Christian Girault (pour le projet)

En mairie de Drubec

- M. et Mme Noré (contre le projet)
- M. Dimitri Guesday (cabinet de consulting- neutre)
- M. Daniel Latte (se positionne pour le projet)
- M. Philippe et Mme Dominique Legendre (résolument contre le projet)
- M. Elie Lefèvre (contre le projet)

- Mme Danielle Bouchery (contre le projet)
- M. Guy et Mme Claire Horan (résolument contre)

Au siège de Terre d'Auge à Pont-l'Évêque

- Monsieur Joël Groud (résolument contre le projet)
- Monsieur Aurélien Leboulanger (pour le projet)

soit **15 contributions**

Chapître 11- PV de synthèse, mémoire en réponse du pétitionnaire et analyses du CE

Propos liminaire du CE :

Je n'ai repris, dans les contributions, que les propos concernant strictement le projet et nécessitant des réponses. J'ai évité de doubler le plus possible les thèmes revenant très souvent dans les observations. Chacun pourra trouver les explications ou réponses souhaitées. Bien entendu, je n'ai pas tenu compte des quelques propos mettant en cause la façon dont l'argent public est dépensé ni ceux distillant insidieusement des propos d'intention envers des personnes ! Ce n'est pas le rôle du commissaire enquêteur.

Les réponses du Maître d'Ouvrage sont indiquées dans des encarts bleus

Observations relevées sur les registres papiers

1- Madame Béatrice Tapin écrit : *« je trouve déplorable de prendre de très bonnes terres agricoles....cette terre fait partie d'un ensemble et les engins agricoles n'aiment pas beaucoup les arcs de cercle....1 hectare de cultures nourrit 18 personnes....pas d'accord avec ce projet »*

Durant les phases d'élaboration du projet, SAPN a cherché à mettre en œuvre une solution géométrique minimisant les emprises sur les terres agricoles tout en respectant les règles de conception routière pour garantir les conditions optimales de sécurité des usagers.

Une concertation sur les emprises a été menée avec les propriétaires concernés par le projet.

Sapn s'engage à continuer de dialoguer avec ces propriétaires.

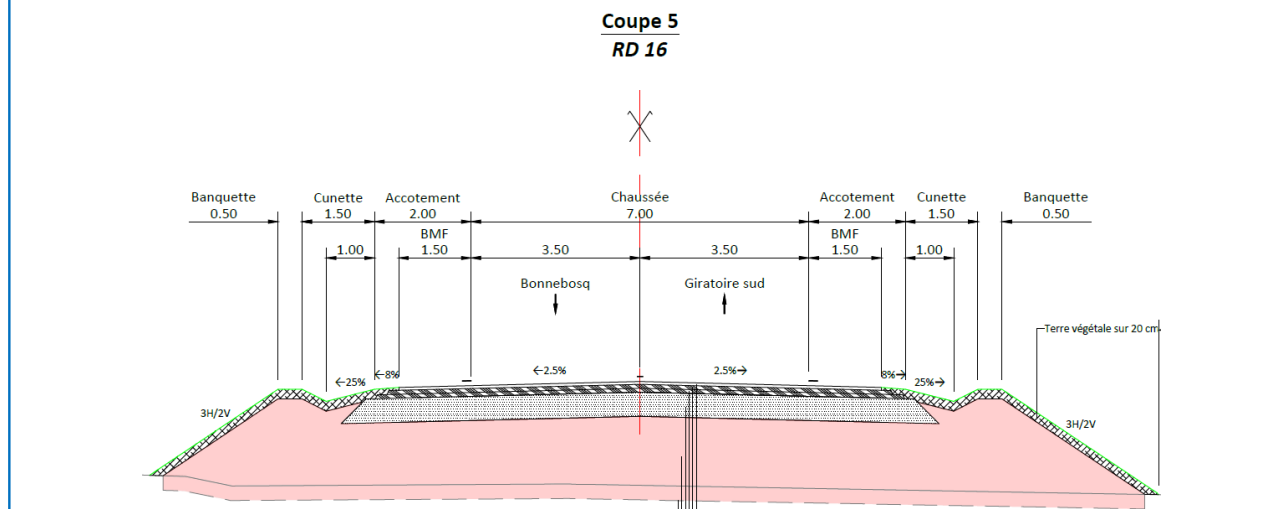
Analyse du CE: je suis sceptique sur la nature du dialogue ! Ce ne peut être, à mon avis, que sur le volet financier, et non pas sur les surfaces nécessaires à la réalisation du projet !!

2- M. Christian Girault écrit : « ce rond-point est positifil y a-t'il une piste ou un trottoir de prévu sur la route de Drubec pour descendre à Beaumont car toutes les sorties donnent sur la rue de la Libération et c'est une zone dangereuse.....pour un souci de sécurité, un aménagement de cette route est nécessaire »

Analyse du CE : voir le réponse ci-dessous du pétitionnaire

3- Madame Dominique Legendre et Monsieur Philippe Legendre écrivent : « l'augmentation du trafic sur la RD 16 non adaptée aux croisements des poids lourds.....probable augmentation de l'accidentalité pour non respect des 90 km/h (grande ligne droite vallonnée) et refus de la DDE de limiter la vitesse au niveau de l'émergence des 3 chemins ruraux.....impossibilité de se rendre à pied à la mairie en l'absence d'aménagement piétonnier de la RD 16, sachant que Drubec a un habitat dispersé et que la mairie est située au delà de l'autoroute (atteinte aux droits civiques entre autre votée)

Les routes départementales RD 675, RD16 et RD 58 ne comportent pas de trottoir. Ces voiries ne sont pas de la compétence de Sapn. Le projet prévoit toutefois dans son périmètre la réalisation d'une bande multifonction de 1m50 de large, qui permettra éventuellement aux piétons de circuler.



En opposition à la loi, cette rocade va se situer à moins de 500m du clocher de l'église classée aux MH.....

Un permis d'aménager (n° PA01423017U0001) pour les travaux relatifs à la mise à

2x3 voies de l'A13 sur le territoire communal de Drubec a été obtenu le 25 janvier 2018.

La description du projet d'aménagement comprenait des éléments relatifs au projet d'élargissement mais aussi relatif à la modification du demi-échangeur de la Haie Tondue afin de démontrer la compatibilité avec ce projet indépendant.

5.2. Modification du demi-échangeur de la Haie tondue

Les travaux dans la zone de protection consistent en la réalisation d'une bretelle de sortie ainsi qu'un nouveau giratoire au sud de l'autoroute.

Ce giratoire reliera le rond-point existant au nord de l'infrastructure et la route départementale 16.

Depuis le projet de complément de la Haie Tondue a été précisé, un permis d'aménagement modificatif ou un nouveau permis d'aménager – selon les échanges avec l'administration – sera déposé.

il est surprenant de créer ce ½ échangeur alors qu'il existe à 7kms la même structure . Notre crainte est que, par la suite, la bretelle permette l'installation d'un « Hub » favorisant l'implantations de structures industrielles avec artificialisation de terres agricoles de très bonne qualité et destruction des paysages du bocage, avec chute de l'attractivité touristique du Pays d'Auge »

Tout projet d'aménagement nécessitera une modification du PLUi et devra respecter la loi Zéro Artificialisation Nette.

L'article R122-5-II-4 du code de l'Environnement oblige le soumissionnaire de présenter une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus.

Ces projets sont ceux qui lors du dépôt du dossier de l'étude d'impact :

- ont fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R214-6 (dossiers Loi sur l'Eau) et d'une enquête publique.
- ont fait l'objet d'une étude d'impact au titre du Code de l'environnement et pour lesquels un avis de l'Autorité Environnementale a été rendu public.

Aussi, à la date du dépôt (octobre 2022), seuls les projets inscrits dans le PLUi de la Communauté de Communes Terre d'Auge étaient connus et ont été intégré dans l'étude d'impact.

Analyse du CE: Effectivement les voiries RD 675, RD16 et RD58 ne sont pas de la compétence du pétitionnaire. La bande de trottoir multifonction sera de nature à faciliter les déplacements piétons. Dont acte pour le Permis d'Aménager. La réponse concernant d'éventuelles implantations est celle qui convient. Rien ne pourra se faire à l'avenir, sans tenir compte de la loi Climat et Résilience (ZAN)

Observations relevées sur le registre dématérialisé

A- Obsn° 48 : un anonyme écrit « ...inconvénients en terme de fonctionnement général, de visibilité et de sécurité (la configuration des routes et bretelles actuelles conduirait à réaliser la nouvelle entrée sur l'autoroute en rétro, dans une telle configuration, la 1ère partie de la bretelle d'accès est dans un sens opposé à la direction d'insertion sur l'autoroute, ce qui peut occasionner une gêne pour le conducteur) »

La géométrie retenue à l'issue de l'analyse multicritère est une configuration classique de type losange qui permet d'assurer le bon fonctionnement de la nouvelle infrastructure ainsi que la sécurité des usagers.
Cette solution a été validé par décision du ministère de la transition écologique et solidaire le 9 octobre 2019.

Analyse du CE : Dont acte

B- Obs n° 60 : M. Etienne écrit :

« est-il utile de grignoter sur une parcelle agricole dite « les Gardinets » . En effet, le rond -point Sud A13 peut très bien être décalé vers l'Ouest et nous pouvons améliorer la bretelle d'accès direct vers l'A13 direction Paris »

Un décalage du giratoire vers l'Ouest, impliquerait notamment :
- une dérogation géométrique compte tenu de la proximité de l'aire de repos de Beaumont-en-Auge,
- un impact foncier sur la parcelle du lieu-dit La Mézeray.
La solution retenue constitue au regard de l'analyse multicritères le meilleur compromis.

Analyse du CE : La réponse est recevable

« Dans la mesure ou il y a un financement en partie publique, avons nous la garantie qu'il n'y aura pas de péage supplémentaire (y compris dématérialisé) comme Troarn vers Caen et inversement ! »

La solution retenue et présentée à l'enquête publique ne comporte pas de péage supplémentaire. Toutefois, les usagers empruntant cette nouvelle infrastructure devront s'acquitter du péage à la Barrière Pleine Voie de Dozulé.

Analyse du CE : La réponse n'est qu'à demi satisfaisante, Monsieur Etienne demandait, à mon avis, si il n'y aurait pas de péage, à l'avenir « à La Haie Tondue ». Le péage de Dozulé n'étant pas remis en question par M. Etienne !

« N'aurions nous pas pu inclure dans le projet une aire de covoiturage ! »

Le contrat de plan 2022-2026 entre l'Etat et Sapn, prévoit la réalisation de parking de covoiturage sur le réseau autoroutier.

Actuellement, Sapn ne dispose pas, au droit de la Haie Tondue, du foncier nécessaire à la réalisation d'un parking de covoiturage. Cependant, une aire de covoiturage peut être proposée ultérieurement en partenariat avec les collectivités locales.

Analyse du CE : C'est, effectivement une bonne démarche

C- Obs n° 61 : M. Christophe Bogliolo et M. Xavier Ramodène : Obs n° 80, écrivent : «

1- « l'étude acoustique est fondée sur des prévisions de circulation en contradiction avec l'objectif de sécurité routière promis par le projet. La SAPN annonce comme objectif une diminution du trafic sur la RD 675 au profit de l'A13...qui devrait entraîner corrélativement une augmentation des nuisances sonores, dans la mesure où la vitesse est limitée à 80 km/h sur la RD 675 et à 130 sur l'A13....la vitesse ayant un impact sur les niveaux sonores dès lors que le bruit de roulement l'emporte sur le bruit du moteur, ce qui est le cas au delà de 60km/h....or telles ne sont pas les conclusions de l'étude d'impact acoustique (annexe H4)....elle déclare retenir pour ses simulations, les hypothèses transmises par la SAPN . Le caractère arbitraire des données fournies peut être déduit du fait que les prévisions de trafic ne sont pas les mêmes pour la réalisation de l'étude acoustique et de l'étude sur l'air et la santé,....les ordres de grandeur restant cependant les mêmes (pièce H5, page 32)....

Pour les besoins de l'étude acoustique, la SAPN anticipe le trafic journalier suivant (annexe H4-page 22 : trafic à l'état actuel , page 37 : trafic à l'état futur sans projet, page 42 : trafic à l'état futur avec projet.....estimation SAPN du trafic moyen annuel (TMJA véh/jour) Etat actuel Sans projet ..Avec projet A13 jour 34478, 43211, 42814....A13 nuit : 2410, 3019, 2993.....D675 jour : 11144 (6685+4459) 12921 (7308+5613)....13418 (7795+5613).....D675 nuit 454 (296+158), 522 (199+102), 545 (346+199).....selon ces mêmes anticipations de la Sapn, la proportion des poids lourds parmi les usagers de l'A13 et de la RD 675 resterait identique dans les 3 situations....en conséquence, il me semble nécessaire de solliciter des explications de la SAPN sur les données fournies....

Il apparait en effet que l'étude acoustique (pièce H4) a pris comme hypothèse un

trafic moyen journalier avec projet pour l'A13 jour de 42 814 veh/j alors qu'il est de 46 049 veh/j. La différence entre ces deux valeurs est de 7,5 %. Sapn confirme qu'il s'agit d'une coquille.

La propagation acoustique en milieu extérieur combine un certain nombre de phénomènes complexes tels que la caractérisation de la source sonore et les frontières du milieu de propagation (caractéristique du sol, des parois des bâtiments, etc.). Des incertitudes de mesures de bruit in situ peuvent être liées à l'appareil de mesure utilisé, aux conditions météorologiques, ainsi que la variabilité de l'environnement sonore.

Afin de se prémunir de ces incertitudes et dans une démarche de protections des riverains, les hypothèses prises en compte dans les modélisations entraînent une majoration des niveaux bruit induits par le projet. Les résultats sont donc globalement favorables aux riverains.

De plus les méthodes de calcul des bruits routiers sont basées sur une échelle logarithmique et les décibels ne s'additionnent pas de façon arithmétique.

Aussi, les résultats de l'étude acoustique restent cohérents.

Sapn s'engage à effectuer un bilan acoustique dans l'année suivant la mise en service de l'opération. Ce suivi après un an permettra de qualifier le respect ou non des seuils et de mettre en place si nécessaire des mesures correctives

Analyse du CE: La réponse est claire et sans ambiguïté. Le fait qu'une étude acoustique ait lieu l'année suivant la réalisation du projet et qu'en cas de problème, des mesures correctives soient mises en place, est satisfaisant.

2- « le projet entend améliorer la sécurité des habitants des communes traversées par la RD 675. La SAPN soutient que la création d'un ½ diffuseur aura les effets positifs suivants (notice explicative, pièce B, page 10 : sécurité routière : réduire le trafic local des RD, notamment la RD 675....diminutions des nuisances liées à la réduction du trafic....au contraire, tout porte à croire que le ½ échangeur n'aura qu'un effet résiduel sur la circulation sur la RD 675, comme le montrent les éléments suivants : A13+RD 675, sans le projet A13, avec le projet A13, distance jusqu'au périphérique de Caen 34kms...33,1kms et 32,3kms.....durée de trajet jusqu'au périphérique de Caen 26 min...20 min et 30 min...Coût (péage de Dozulé) 3,9 euros VL....12,80 euros PL3,90 euros VL.....la mention de l'absence de péage est hypocrite puisque l'entrée dans l'autoroute vers Caen impose le passage par la barrière de passage de Dozulé, située à environ 15 kms, de telle sorte que l'entrée sur l'autoroute sera gratuite mais la sortie sera payante.....aucun élément de la notice explicative ne permet de comparer l'utilisation des 7,2 millions d'euros.....les effets

bénéfiques du projet relèvent d'une pétition de principe sans fondement, voire mensongère au vu des anticipations de trafic transmises par la SAPN... »

Le projet de complément du demi-diffuseur permettra de reporter une partie du trafic routier du réseau de voiries départementales vers le réseau autoroutier : une diminution des trafics sera observée sur certains tronçons de routes départementales.

Le système de péage de l'autoroute A13 est dit « ouvert ». Dans ce système de péage, l'usager acquitte un montant forfaitaire du péage.

Analyse du CE : Dont acte. L'analyse de la situation future faite par Monsieur Christophe Bogliolo est personnelle et le fait que les données fournies par le pétitionnaire soient qualifiées « d'arbitraires » ne sont pas de nature, à mon avis, à remettre en cause celles avancées dans le dossier. C'est analyse contre analyse !!

*3- « Les études environnementales et acoustiques ne prennent pas en compte l'inscription du projet dans le cadre plus large du développement d'une zone industrielle et commerciale.....**l'intérêt de la construction de ce ½ échangeur pour le développement de la zone industrielle et commerciale existante n'est pas contesté** », cependant envisager ce projet sous l'angle de cet unique objectif conduit à interroger son intérêt public et à constater l'absence de prise en compte des ses conséquences globales dans les études d'impact acoustique (annexe H4) et environnemental (pièces D et 8i)*

L'article R122-5-II-4 du code de l'Environnement oblige le soumissionnaire de présenter une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus.

Ces projets sont ceux qui lors du dépôt du dossier de l'étude d'impact :

- ont fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R214-6 (dossiers Loi sur l'Eau) et d'une enquête publique.
- ont fait l'objet d'une étude d'impact au titre du Code de l'environnement et pour lesquels un avis de l'Autorité Environnementale a été rendu public.

Aussi, à la date du dépôt (octobre 2022), seuls les projets inscrits dans le PLUi de la Communauté de Communes Terre d'Auge, document directeur qui encadre les orientations du développement urbain, étaient connus et ont été intégrés dans l'étude d'impact.

Analyse du CE : Dont acte.

« L'utilité publique du projet semble contestable alors que l'étude de trafic n'a pas

constaté de problème de circulation sur le périmètre, notamment autour du diffuseur de la Haie Tondue où le fonctionnement du giratoire est satisfaisant , le gain de temps et de kms est limité : 5 minutes et 2 kms par trajet jusqu'à Caen.....aucune comparaison n'est proposée concernant l'utilisation des 7,2 millions d'euros pour le projet avec d'autres mesures de soutien à l'économie.....il peut être salué le fait que l'économie locale est déjà prospère avec un taux d'actifs supérieur de près de 10 points à la moyenne nationale.....si l'option 5ter est retenue, ce soutien à l'activité industrielle et commerciale se fera au détriment de l'activité agricole et de l'environnement (modification de la protection prévue pour les zones N et A du PLU -cf pièce F) avec l'augmentation de l'emprise foncière de l'autoroute et l'artificialisation consécutive des sols, outre la destruction d'une haie bocagère servant d'habitat à des espèces protégéesce projet sera essentiellement favorable à des intérêts privés : propriétaires fonciers des terrains limitrophes qui passeront de ZA à ZI »

La modification de zonage de PLUi avec la création d'un sous-zonage « infrastructure routière » est circonscrite aux emprises nécessaires à la réalisation du projet de complément du demi-diffuseur de la Haie Tondue.

Les éventuels projets de développement – hormis ceux déjà inscrits dans le PLUi – devront nécessiter une procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme pour être autorisés.

Bien que le projet entraîne la destruction d'une haie bocagère, il prévoit également la réalisation d'une nouvelle haie d'une largeur supérieure et parallèle à la précédente.

Analyse du CE : Dont acte. Par contre, le commissaire enquêteur n'a pas à commenter les décisions dites « politiques » telles que l'utilisation, à bon escient ou pas, de l'argent public dont parle Monsieur Christophe Bogliolo, ni sur « le seul effet favorable aux propriétaires fonciers » selon ses propos !!

« l'argument utilisé, de la sécurité (variante 5ter) est trompeur puisqu' elle n'a pas été conçue dans un objectif maximal de sécurité routière et son tracé a dû bénéficier de dérogations de la Direction générale des Infrastructures pour les inter-distances, l'alignement et la saillance des rayons (pièce H1)...il est regrettable que les variantes 2, 3 et 4 n'aient pas été soumises à la DGI pour vérifier qu'elles n'auraient pas pu bénéficier des mêmes dérogations que la 5ter...au contraire, elle est la seule qui prévoit à la fois une réduction des surfaces agricoles en augmentant l'emprise foncière de l'autoroute sur des ZA (pièce F), une réduction des surfaces naturelles, en augmentant le linéaire routier et donc l'imperméabilisation des sols (1357m pour la variante 5 ter, entre 1310m et 1410m pour les 2, 3 et 4- pièce I8 page 4) et la

destruction de l'habitat d'espèces protégées en arrachant une haie et en comblant une mare/zone humide (pièce D, H3 et I1)....l'atteinte à la superficie agricole sera irréversible et sans compensation . Les atteintes à l'environnement se feraient au prix d'engagements de compensation qui n'auront pas d'effet immédiat (pièce H6)....

La décision ministérielle est établie sur la base d'un dossier de demande de principe déposé le 3 juillet 2019. Ce dossier présente au ministère de la transition écologique et solidaire toutes les solutions géométriques étudiées par SAPN. Ces solutions sont comparées entre elles selon plusieurs critères : sécurité, environnement, économie, agriculture, nuisances, coût, ... De cette comparaison multicritère émane une solution retenue de moindre impact pour l'ensemble de ces critères.

Ce dossier a fait l'objet de l'avis des services suivants : la Direction des Infrastructures de Transports (DIT), la MARRN et le CEREMA.

L'évaluation environnementale menée par le maître d'ouvrage présente les impacts et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation afin d'atteindre un projet compatible avec son environnement. La définition des impacts et le dimensionnement des mesures sont conçus selon des guides et menés par des bureaux spécialisés et / ou des experts.

Analyse du CE : Dont acte. Il est exact que la solution 5 ter retenue est celle qui monopolise la surface de terres agricoles la plus importante. Il est également vrai que la compensation des terres agricoles supprimées pour la réalisation du projet ne se fera pas sentir immédiatement, le temps que la loi ZAN soit mis en œuvre par la communauté de communes TERRE d'AUGE, comme elle s'y est engagée par écrit.

« la variante 5ter est située à moins de 500m d'un MH, qui impose un avis de l'architecte des bâtiments de France....d'après géoportail le projet se situe à 440m du clocher de l'église de Drubec, or l'avis de l'architecte ne figure pas dans le dossier...en conclusion, je comprends l'intérêt de la réalisation de ce ½ échangeur pour le développement de la ZI de la Haie Tondue mais d'un intérêt limité au regard de son coût.... »

Un permis d'aménager (n° PA01423017U0001) pour les travaux relatifs à la mise à 2x3 voies de l'A13 sur le territoire communal de Drubec a été obtenu le 25 janvier 2018.

La description du projet d'aménagement comprenait des éléments relatifs au projet d'élargissement mais aussi relatif à la modification du demi-échangeur de la Haie Tondue afin de démontrer la compatibilité avec ce projet indépendant.

5.2. Modification du demi-échangeur de la Haie tondue

Les travaux dans la zone de protection consistent en la réalisation d'une bretelle de sortie ainsi qu'un nouveau giratoire au sud de l'autoroute.
Ce giratoire reliera le rond-point existant au nord de l'infrastructure et la route départementale 16.

Depuis le projet de complément de la Haie Tondue a été précisé, un permis d'aménagement modificatif ou un nouveau permis d'aménager – selon les échanges avec l'administration – sera déposé.

Cet élément a été précisé dans le dossier d'enquête publique : Page 13 de la pièce A (Objets et informations juridiques) et page 115 de la pièce D (Dossier d'évaluation environnementale)

Analyse du CE : voir analyse page 60

« si la Sapn souhaite ce ½ échangeur, ne pourrait t'elle pas se le payer elle même et le construire sur l'emprise foncière actuelle de l'autoroute, sans avoir recours à une DUP ! »

Le projet du demi-diffuseur est un projet souhaité pas seulement par Sapn mais également par les collectivités locales (Région Normandie, Conseil Départemental, Communauté de Communes Terre d'Auge).

Le décret n°2015-1046 du 21 août 2015 approuvant le complément du demi-diffuseur de la Haie Tondue conditionne sa réalisation de cet aménagement à une participation financière des collectivités.

Les emprises actuelles du Domaine Public Autoroutier Concédé ne permettent pas la réalisation d'un tel aménagement.

Aussi, des procédures administratives sont nécessaires : DUP, enquête parcellaire, mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Analyse du CE : les propos sont exacts

D- Obs n°172 : M. Christophe Bogliolo écrit, en complément de son obs n° 61 :

« l'obligation d'un permis d'aménager : l'article R421-21 du CU prévoit que dans le périmètre des sites patrimoniaux remarquables et les abords des MH, hormis les projets mentionnés à l'article R425-29-3, la création d'une voie où les travaux ayant pour effet de modifier les caractéristiques d'une voie existante, doivent être précédés de la délivrance d'un permis d'aménager »

« l'exception : la dérogation pour les travaux routiers soumis à autorisation

environnementale. Mais l'exception de l'article R425-29-3 du CU n'est pas applicable au projet car elle a été créée par le décret n° 2021-1000 du 30 juillet 2021. Elle s'applique aux projets pour lesquels la demande d'autorisation environnementale a été déposée à compter du 1er mars 2021 et dont la phase de consultation du public n'a pas commencé à la date d'entrée en vigueur du présent décret.....l'article L 181-9 du code de l'environnement précise que l'instruction de la demande d'autorisation environnementale se déroule en 3 phases : une phase d'examen, une phase de consultation du public et une phase de décision. Il ressort donc de cet article que la phase d'examen au cas par cas du projet par l'autorité environnementale fait partie de la demande d'autorisation. En l'espèce l'AE a été saisie le 31,12,2019 par la Sapn pour une demande d'examen au cas par cas qui a donné lieu à une décision du 10,02,2020 disant que le projet est soumis à évaluation environnementalele 2,03,2023 par le préfet du Calvados qui a donné lieu à un avis du 25,05,2023 émettant plusieurs réserves.....la phase de consultation du public a commencé par la concertation publique tenue du 3 au 22,12,2021....il en résulte que la dérogation prévue par l'article R425-29-3 n'est pas applicable au projet dans la mesure où la demande d'autorisation environnementale a été déposée avant le 1er mars 2021, à savoir la demande d'examen au cas par cas déposée auprès de l'AE par la Sapn le 31,12,2019, et que le projet est soumis aux dispositions générales de l'article R421-21 du CU imposant la délivrance d'un permis d'aménager. En conséquence un permis d'aménager incluant un avis de l'architecte des BF serait nécessaire ».

Un permis d'aménager (n° PA01423017U0001) pour les travaux relatifs à la mise à 2x3 voies de l'A13 sur le territoire communal de Drubec, tenant lieu de demande d'autorisation spéciale pour les travaux dans les abords du monument historique « église Saint Germain », a été obtenu le 25 janvier 2018.

La description du projet d'aménagement comprenait des éléments relatifs au projet d'élargissement mais aussi relatif à la modification du demi-échangeur de la Haie Tondue.

5.2. Modification du demi-échangeur de la Haie tondue

Les travaux dans la zone de protection consistent en la réalisation d'une bretelle de sortie ainsi qu'un nouveau giratoire au sud de l'autoroute.

Ce giratoire reliera le rond-point existant au nord de l'infrastructure et la route départementale 16.

Depuis le projet de complément de la Haie Tondue a été précisé, un permis d'aménagement modificatif ou un nouveau permis d'aménager – selon les échanges avec l'administration – sera déposé.

Cet élément a été précisé dans le dossier d'enquête publique : Page 13 de la pièce A (Objets et informations juridiques) et page 115 de la pièce D (Dossier d'évaluation environnementale)

Analyse du CE : Dont acte, voir analyse page 60

D- Obs n° 206 : M. Antoine Vilar, maire de Drubec, écrit :

« D'où vont venir les camions qui sont censés prendre la bretelle vers Caen et que les études de la SAPN nous annoncent !. La plupart de ces poids lourds sont à priori déjà sur l'A13 depuis Pont-l'Evêque en direction de Caen. L'activité économique actuelle du plateau de Drubec-Reux-Clarbec-Valsemé-Annebault le long de la RD 675 ne justifie en rien la quantité hypothétique de camions qui prendront l'A13 en empruntant les bretelles...de ...et vers Caen »

La nouvelle infrastructure permettra aux habitants et usagers situés à l'ouest de Pont l'Evêque un accès privilégié sans devoir traverser la commune pour rejoindre l'autoroute.

Analyse du CE : Dont acte

«le faible potentiel d'usagers réguliers justifie-t-il un investissement de 7 M d'euros car les dernières statistiques de l'INSEE montrent une stagnation, voire une baisse et un vieillissement marqué de la population de l'Intercom Terre d'Auge depuis 10 ans.... ! »

Le nouvel aménagement permettra un accès plus fluide et plus sûr pour rejoindre les pôles de santé de l'agglomération de Caen et répondre ainsi aux besoins des personnes âgées.

Analyse du CE : Dont acte

« pourquoi ce projet ne prévoit aucune aire de covoiturage ni aire de recharge pour les véhicules ? »

Le contrat de plan 2022-2026 entre l'Etat et Sapn, prévoit la réalisation de parking de covoiturage sur le réseau autoroutier.
Actuellement, Sapn ne dispose pas, au droit de la Haie Tondue, du foncier nécessaire à la réalisation d'un parking de covoiturage. Cependant, une aire de covoiturage peut être proposée ultérieurement en partenariat avec les collectivités locales.

Analyse du CE : voir analyse page 62

« pourquoi la SAPN rechigne t-elle à prendre en compte les dégâts humains que ce projet va engendrer ? A noter que TERRE d'AUGE n'a, à ma connaissance, jamais pris en compte ce paramètre, ce qui est un comble pour une entité en charge du bien-

être de ses habitants ! »

La prise en compte des dégâts humains est présentée à la 4ème partie de la pièce D (Dossier d'évaluation environnementale) : Evaluation des incidences notables sur l'environnement et la santé, et mesures d'évitement, de réduction ou de compensation, pages 131 à 185.

Sapn a engagé depuis plusieurs années une démarche volontariste visant à abaisser le seuil de protection des bâtiments pour des niveaux sonores supérieurs à 65,0 dB(A) en période diurne (6h-22h) et/ou 60,0 dB(A) en période nocturne contre respectivement 70 db(A) et 65 dB(A).

Aussi certaines habitations situées dans le périmètre du projet ont pu bénéficier d'une protection alors qu'elles n'auraient pas été éligibles au regard de la législation.

Analyse du CE : Il est exact que les éventuels « dégâts humains » sont pris en compte et analysés dans le dossier et qu'ils font l'objet de mesures ERC bien ciblées.

« pourquoi les plans du PLUi TERRE d'AUGE (voté en mars 2020) n'intègrent-ils pas le projet de complétude du ½ diffuseur alors que le plan définitif date du 5,11,2015 ! Quelle est la cohérence du PLUi vis à vis de ce projet ? »

L'organisation de l'enquête publique relative au PLUi a été engagée le 16 août 2019, avec la saisine du Tribunal Administratif.

L'arrêté d'enquête publique n° CC-AR-2019-007 a été prescrit le 4 octobre 2019, après délibération de l'ensemble des communes.

Toutes ces démarches ont été réalisées avant la validation des caractéristiques techniques du projet autoroutier par la décision ministérielle du 9 octobre 2019.

Analyse du CE : c'est exact !

pourquoi la Sapn passe -t-elle les marchés avec les entreprises en charge des études environnementales, telles que la pollution, les nuisances sonores, les études d'impact et les compensations ! N'y a-t-il pas un conflit d'intérêt ? Quel crédit donner à ces études alors que la SAPN est le donneur d'ordre ! »

Au titre de son contrat de concession, Sapn assure la maîtrise d'ouvrage des projets autoroutiers et notamment celui du complément du demi-diffuseur de la Haie Tondue. La consultation des bureaux d'études et leur pilotage est une prérogative du maître d'ouvrage.

La conduite des études est conforme à la réglementation en vigueur et le Code de l'environnement.

Chaque bureau d'étude est indépendant du maître d'ouvrage et il engage sa probité sur le rendu des études.

Les études font l'objet d'une instruction par les services de l'Etat, ainsi que d'une mise à disposition du public.

Analyse du CE : la réponse est claire et sans ambiguïté

« pourquoi poursuivre l'artificialisation du plateau de Drubec . C'est le château d'eau de la région grâce à la structure karstique des sols. Laissez l'eau s'infiltrer pour maintenir nos nappes phréatiques à un niveau satisfaisant. Météo-France prévoit une réduction de la pluviométrie moyenne sur le N/O de 20 à 40% dans les 2 à 3 décennies ! »

La réalisation des plateformes routières va effectivement entraîner une imperméabilisation supplémentaire, toutefois cette surface sera limitée à environ 5000 m².

L'opération de complément du demi-diffuseur de la Haie Tondue intègre un système d'assainissement qui privilégie une infiltration vers le sous-sol. Ce système d'assainissement est compatible avec les directives du SDAGE 2022-2027 du bassin de la Seine et cours d'eau côtiers normands, outils de la planification pour la gestion équilibrée de la ressource aquatique.

Analyse du CE : Dont acte

« pourquoi le talus du giratoire sud n'est pas végétalisé afin de retenir les terres ? »

L'opération de complément du demi-diffuseur de la Haie Tondue intègre un aménagement paysager qui prévoit une végétalisation de tous les talus.

Analyse du CE : la réponse est recevable

« pourquoi rien n'est prévu pour éviter le balayage des phares des véhicules venant du nouveau pont de l'A13 et de l'éventuelle bretelle vers le giratoire sud ? Les phares vont gêner les habitants du bourg de Drubec autour de notre église. Le giratoire sera situé à + 3.50m par rapport au niveau naturel ! »

L'opération de complément du demi-diffuseur de la Haie Tondue intègre un aménagement paysager / mesure compensatoire milieu naturel qui prévoit la création d'une haie paysager de 3 m de large sur 420 m de long composée de 3

lignes de plantations séparées d'1 m.

Cette haie servira à masquer l'autoroute depuis le village de Drubec (covisibilité avec l'église, monument historique) et à compenser l'impact sur la biodiversité dû à la destruction de la haie existante.

Les incidences et mesures sur le paysage sont présentées dans la pièce D (Dossier d'évaluation environnementale) aux pages 179 à 181.

Analyse du CE: Dont acte. Il est évident que la nouvelle haie paysagère mettra un certain temps avant de réduire et de stopper la covisibilité (très légère) avec le clocher de Drubec

« la SAPN a détruit 150 arbres fruitiers lors de l'élargissement . Je souhaite une révision de ce volet avec une densification notoire de la végétalisation de cet échangeur afin d'effacer cette verrue ! »

Le projet d'aménagement paysager prévoit la recréation d'un verger. Les pommiers seront plantés tous les 7m avec une densité de 0,02 u/m².

Les incidences et mesures sur le paysage sont présentées dans la pièce D (Dossier d'évaluation environnementale) aux pages 179 à 181.

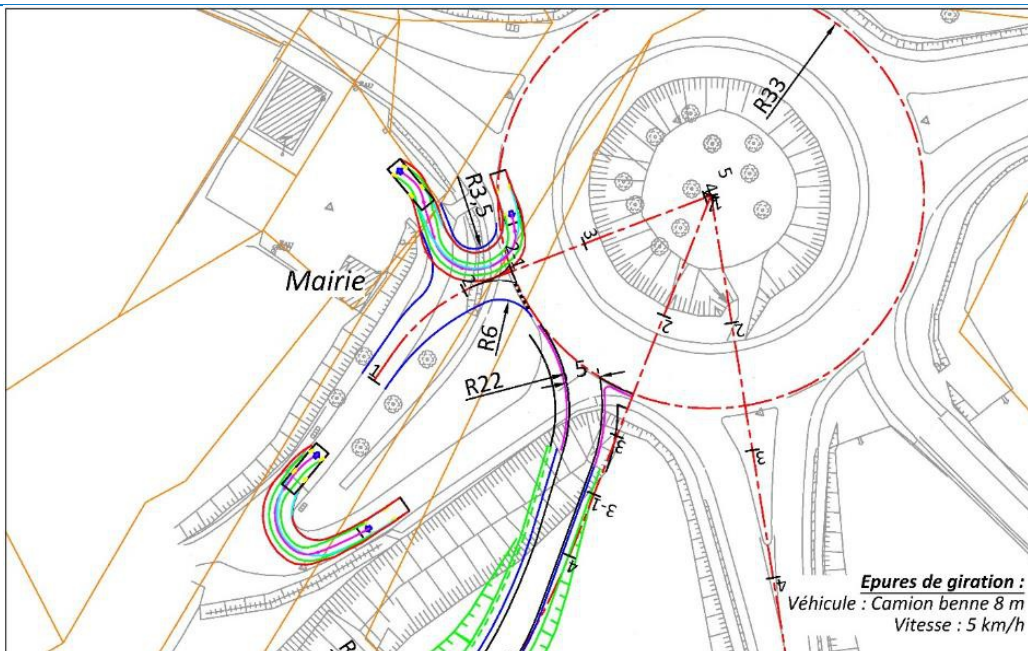
Analyse du CE: La réponse est recevable

« pourquoi l'accès réservé de la mairie de Drubec et au service d'entretien de la fibre est-il aussi dangereux ! La proximité de la branche de Caen vis à vis de l'accès au parking de la mairie est très proche. Chaque jour j'observe que la vitesse des véhicules en provenance de Caen est très élevée et que les conducteurs forcent la priorité. Quid du véhicule qui va ralentir pour s'engager vers la mairie. Une signalisation efficace doit être prévue afin d'éviter que le parking de la mairie se transforme en : urinoir, aire de pique-nique, en parking pour épaves ...etc... »

Le rétablissement de l'accès à la mairie est contraint par les autres branches du giratoire.

La solution géométrique retenue pour l'opération de complément du demi-diffuseur de la Haie Tondue satisfait aux règles de conception routière et autoroutière et garantit l'ensemble des conditions de sécurité pour tous les usagers de la route.

Des épures de girations ont été réalisées au droit des points spécifiques du projet. Pour l'accès à la mairie, il a été vérifié que le plus grand véhicule pouvant emprunter l'accès existant (camion-benne de 8m) soit capable d'emprunter le nouvel accès.



Une attention particulière pourra être apportée au niveau de la signalisation verticale afin de renforcer la perception de l'accès à la mairie de Drubec.

Analyse du CE : Bien que les critères de sécurité soient prévus, il sera effectivement nécessaire de renforcer la signalisation verticale concernant l'accès à la mairie de Drubec, qui est déjà actuellement difficile et dangereuse d'accès.

« pourquoi ce projet ne prévoit pas de passage pour piétons au niveau des giratoires. Aller à pied à la mairie est actuellement risqué ! »

L'article R421-2 du code de la route précise que l'accès des autoroutes est interdit à la circulation des piétons. Compte tenu que le domaine public autoroutier s'arrête au droit du giratoire et afin d'éviter la présence de piéton sur l'autoroute, le projet ne prévoit pas de passage piétons. Toutefois, une concertation avec le Département sera menée afin d'étudier son opportunité. Cet aménagement nécessitera une nouvelle délimitation du domaine public autoroutier afin d'en exclure ce passage

Analyse du CE : Effectivement, la circulation des piétons est interdite aux abords des autoroutes. La concertation avec le Département va dans le bon sens, mais la sécurité prioritaire, recherchée, limite, à mon avis, les solutions pérennes!

« j'ai demandé un reprofilage du fossé le long de l'accès actuel de la mairie. Ce terrain appartenant à la SAPN. Le fossé oriente les écoulements vers la mairie et génère de l'humidité dans les murs ! »

Analyse du CE : Dont acte

Observations relevées dans les courriers reçus

A- de M. et Mme Noré : « nous avons acheté notre maison il y a 10 ans et à l'époque c'était un projet qui datait de plus de 25 ans et qui n'était pas prêt de se concrétiser...nous apprenons en 2015, en lisant le journal, que le projet et la mise en 2*3 voies de l'A13 étaient lancés.....contact est pris avec la SAPN....M. Bernard Love dans un 1er temps nous rassure : « ne nous en faites pas , nous vous construirons un mur anti-bruits car on va enlever le vôtre pour procéder aux travaux....nous vous indemniserons s'il le faut...vous ne serez pas lésés ».....rien n'a suivi....nous avons eu 3 rapports d'expertises diligentés et payés par la SAPN attestant que la maison a subi des dégradations suite aux travaux d'élargissement (fissures, lézardes, encadrements de portes etc...depuis 2015), la porte a été grande ouverte à la SAPN pour leur proposer le rachat de notre bien....et finalement l'enquête publique a lieu, notre maison en plein milieu de l'échangeur, à 10m de la voie d'accélération et **on nous sort de toute nuisance sur le plan** et d'après le projet nous ne subissons **absolument aucune nuisance !.....**avec les futurs travaux, en décaissant au bord d'une maison datant de 1860, la maison peut s'écrouler....2 enfants et un couple risquent leur vie...les autorités doivent étudier cette situation afin de faire changer la position dans laquelle s'est placée la Sapn.....**je pense que ce serait une réelle mise en danger de laisser une famille dans cette situation (psychologiquement, sanitaire, sécuritairement) .**ma vie professionnelle a été complètement remise en question....l'attitude de la SAPN est vue comme du mépris...nous demandons que ce projet soit intégralement revu et qu'une réelle solution soit apportée afin que notre famille retrouve la sérénité et la sécurité auquel elle a le droit

L'étude acoustique identifie un impact sur la maison, toutefois, ce dernier n'est pas jugé significatif au titre de la réglementation.

La maison a fait l'objet en 2012 d'une isolation de façade. Un procès-verbal attestant de cette protection et de la bonne réalisation de ces travaux a été signé le 23 octobre 2012 par l'ancien propriétaire, l'entreprise et le bureau d'études acoustique en charge des mesures et du contrôle.

Dans le cadre du projet, une vérification des huisseries sera faite et un remplacement sera réalisé si ces dernières ne sont pas performantes.

Une concertation avec les propriétaires sera menée avant les travaux pour étudier le cadre de vie.

***Analyse du CE :** Au vu de la situation actuelle et à venir (une bretelle d'accélération d'autoroute à 10m d'une habitation), la réponse ne me paraît pas satisfaisante et fera l'objet d'une réserve de ma part dans mes conclusions.*

B- le 9,12,2023, lors de la permanence à la mairie de Drubec, M. Dimitri Guesnay (cabinet DG Consulting) m'a remis un rapport d'expertise de 10 pages concernant la maison de M. et Mme Noré. Ce rapport comporte 6 parties :

- Objet du rapport
- Analyse structurelle du bâti
- Diagnostic de l'état du bati
- Contraintes à prendre en compte
- Conclusions
- Des photos

La conclusion du rapport est la suivante : « *La maison, avec son mode constructif, ne pourra résister à une 2ème tranche de travaux avec la construction du futur ½ diffuseur. La 1ère tranche de travaux, avec l'élargissement de l'autoroute ayant déjà fortement endommagé et affaibli la bâtisse* ».

Un état des lieux préalable aux travaux a été réalisé le 16 avril 2018 par l'entreprise en charge des travaux d'élargissements.
Sapn n'a pas été destinataire d'un éventuel état des lieux après travaux.
Sapn invite Monsieur Noré à solliciter officiellement par courrier pour régler les désordres constatés lors des travaux d'élargissements.

Analyse du CE : voir l'analyse précédente

C- Le 9,12,2023, lors de la permanence en mairie de Drubec, Monsieur Benoît Horvais, représentant le groupe local « les écologistes Lisieux-Pays d'Auge » m'a remis une contribution de 9 pages, dont j'ai extrait les passages les plus significatifs pouvant faire l'objet d'échanges d'arguments, en rapport direct avec le projet.

1- La principale contradiction porte sur le développement économique : *ce point est pour nous essentiel, car le lien entre la réalisation de cet échangeur et l'arrivée prochaine d'une ZA prenant sur des terres agricoles que l'on ne doit plus artificialiser maintenant pour des raisons environnementales, est évident. En effet, depuis le projet d'élargissement de l'A13 à 2 fois 2 voies, les élus de l'intercommunalité affirment (en réunion publique ou dans la presse) qu'aucun projet économique d'envergure n'est prévu autour de cet échangeur. Pourtant l'annexe H2 portant sur l'étude de trafic, page 30 : 2-1 : Zone d'activités : les zones d'activités futures sont issues du PLUi de la communauté de communes.....d'après ce dernier, la CCTA prévoit la création d'environ 25 ha d'activités artisanales répartis sur l'ensemble de son territoire*

L'article R122-5-II-4 du code de l'Environnement oblige le soumissionnaire de présenter une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus.

Ces projets sont ceux qui lors du dépôt du dossier de l'étude d'impact :

- ont fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R214-6 (dossiers Loi sur l'Eau) et d'une enquête publique.
- ont fait l'objet d'une étude d'impact au titre du Code de l'environnement et pour lesquels un avis de l'Autorité Environnementale a été rendu public.

Aussi, à la date du dépôt (octobre 2022), seuls les projets inscrits dans le PLUi de la Communauté de Communes Terre d'Auge étaient connus et ont été intégrés dans l'étude d'impact.

Analyse du CE : voir analyse page 76

Intérêt pour le projet : *dans la suite des études, ne seront pris en compte que les projets potentiellement intéressés par le projet de complément du diffuseur. Les autres seront pris en compte dans l'évolution de trafic de + 0,6% /an pour VL et + 1,5% pour les PL. Dans les zones d'activités, l'étude prend en compte celles de Drubec et Annebault. La génération est de 590 véh/jour dont 118 PL. Les générations des autres projets sont intégrées à l'évolution de trafic. **Les projets de développement (ZA ou logements) sont prévus d'être réalisés à l'horizon 2035. Aussi il ne seront pas pris en compte à la mise en service de l'infrastructure (horizon 2025) mais seulement à la mise en service + 20 ans (horizon 2045).***

Les hypothèses de trafic s'appuient sur l'analyse des conditions de circulation du site, de l'expertise des bureaux d'études et sur les prévisions d'occupation du sol du territoire concerné. Ainsi, les générations de trafic futures (zone d'activité, zone de logement, pôle d'intérêt, ...) ont été intégrées aux estimations de trafic.

La circulaire n° 97-110 du 12 décembre 1997 relative à la prise en compte du bruit dans la construction de routes nouvelles ou l'aménagement de routes existantes du réseau national, de comparer les niveaux de bruit à l'horizon mise en service MES + 20 ans.

Les trafics futurs intègrent de fait les projets de développement prévus en 2035.

Analyse du CE : la réponse est recevable

Concernant les logements, il est étonnant de ne pas prendre en compte les programmes en court sur la partie ouest de Pont l'Evêque : Mont Grippon et ancien hôpital qui pourraient être intéressés pour avoir un accès depuis / vers Caen. Ce flux viendrait s'ajouter à celui de la RD 675 Est.....

A défaut de précisions sur les 910 logements prévus au PLUi sur la commune de Pont l'Evêque, les projets mentionnés ci-avant sont réputés intégrés dans ce nombre et donc pris en compte dans les études.

Analyse du CE : Dont acte

en revanche la proportion des aménagements par rapport aux 25 ha n'est pas indiquée.

L'annexe en p38 de l'étude de trafic (pièce H2) indique que 13,7 ha sur les 25 ha sont pris en compte pour les projets de ZA.

Analyse du CE : exact

2- Contradictions et approximations sur la réduction du trafic sur le réseau départemental et amélioration de la sécurité

Dans les documents présentés, aucune donnée d'accidentologie sur le réseau départemental et l'A13 n'est présentée. On ne peut donc rien affirmer sur l'amélioration de la sécurité.....

Suivant les chiffres publiés chaque année par la sécurité routière, sur le territoire français, le réseau autoroutier est environ quatre fois plus sûr que la route. L'utilisation de l'autoroute permettra d'éviter les risques liés aux nombreuses intersections situées le long de la RD675.

Analyse du CE : Acceptons en l'augure !

Concernant le futur trafic, nous sommes en pleine contradiction entre les documents H2 et H4. L'annexe H2 prévoit une diminution du trafic sur la RD675 au profit de l'A13, comme indiqué dans les objectifs du projet (voir page 37).....on voit que sur la partie Ouest (allant vers Dozulé), on a une augmentation de trafic sur le réseau départemental avec le projet, en comparaison avec le sans projet. D'autant que les données de H2 ne sont pas celles de H4 !

Il apparaît en effet que l'étude acoustique (pièce H4) a pris comme hypothèse un trafic moyen journalier avec projet pour l'A13 jour de 42 814 veh/j alors qu'il est de 46 049 veh/j. La différence entre ces deux valeurs est de 7,5 %. S'agit-il d'une coquille.

La propagation acoustique en milieu extérieur combine un certain nombre de

phénomènes complexes tels que la caractérisation de la source sonore et les frontières du milieu de propagation (caractéristique du sol, des parois des bâtiments, etc.). Des incertitudes de mesures de bruit in situ peuvent être liées à l'appareil de mesure utilisé, aux conditions météorologiques, ainsi que la variabilité de l'environnement sonore.

Afin de se prémunir de ces incertitudes et dans une démarche de protections des riverains, les hypothèses prises en compte dans les modélisations entraînent une majoration des niveaux bruit induits par le projet. Les résultats sont donc globalement favorables aux riverains.

De plus les méthodes de calcul des bruits routiers sont basées sur une échelle logarithmique et les décibels ne s'additionnent pas de façon arithmétique.

Aussi, les résultats de l'étude acoustique restent cohérents.

Sapn s'engage à effectuer un bilan acoustique dans l'année suivant la mise en service de l'opération. Ce suivi après un an permettra de qualifier le respect ou non des seuils et de mettre en place si nécessaire des mesures correctives.

Analyse du CE : voir analyse page 63

Autre point : quelles sont les données qui ont permis d'estimer le passage sur les nouvelles bretelles ? Aucune indication dans H2. Or pour les études suivantes, cela est un point crucial, pour les nuisances sonores de l'habitation RD-10.

L'opération de complément du demi-diffuseur de la Haie Tondue comprend des études de trafic qui ont comme objectif d'estimer les niveaux de trafic futur sur la zone du projet.

Les hypothèses de trafic s'appuient sur l'analyse des conditions de circulation du site, de l'expertise des bureaux d'études et sur les prévisions d'occupation du sol du territoire concerné.

Analyse du CE : la réponse n'est pas complète !

3- les déplacements domicile-travail répondent-ils aux besoins d'amélioration !

Dans l'annexe H2, page 15, il est dit : les principaux flux domicile -travail sont essentiellement localisés autour de Caen et sa périphérie, dans un rayon de 10 km. On constate également des relations entre Caen et Lisieux et entre Lisieux et Pt-L'Evêque et Deauville-Touques-Trouville. Pour les communes entre Dozulé et Pt-L'Evêque, le manque d'informations en lien avec les faibles populations ne permet pas de mettre en évidence des trajets domicile-travail. Il est juste possible de connaître la part d'actifs travaillant dans la commune et par déduction à l'extérieur. On ne sait

*donc rien des déplacements aujourd'hui, alors en 2045!!!si ce n'est que le trafic sur l'A13 a peu augmenté depuis la mise à 2*3 voies, pour des raisons de coût de péage....peut on supposer ! En revanche, on comprend bien l'intérêt pour des camions desservant des ZA. L'objectif d'amélioration des déplacements domicile-travail vers Caen est donc caduque !....enfin, ce projet (échangeur +ZA) étant en contradiction avec les objectifs gouvernementaux de ZAN en 2050, il est indispensable de le stopper maintenant.*

La mise à 2x3 voies de l'autoroute A13 vise à répondre à une saturation des voies existantes. En revanche, cet aménagement n'est pas générateur de trafic car aucun nouvel accès n'est créé.

En conséquence il n'était pas attendu une augmentation sensible du trafic à la mise en service de cette 3^{ème} voie.

L'objectif d'atteindre le « zéro artificialisation nette des sols » en 2050 est dans les prochaines années à décliner dans les documents de planification et d'urbanisme : les schémas régionaux (SRADDET, SDRIF, SAR, PADDUC), les SCoT et PLU/Cartes communales.

La Communauté de Communes Terre d'Auge a explicité par courrier (cf. pièce jointe) la façon dont la loi « Climat Résilience » va être abordée.

Analyse du CE: la réponse est claire et justifiée

4- Impact environnemental immédiat

L'impact principal est la suppression d'une haie et d'une zone humide....il est dit H2 page 36 : les aménagements en giratoire ont plus pour objectif de sécuriser les mouvements et les flux en provenance / vers l'autoroute, que de gérer des trafics élevés.....la solution du rond point n'a t'elle pas été choisie au détriment d'une solution permettant d'éviter ces dommages à l'environnement ! Aucune autre solution n'est proposée dans l'étude.....les solutions 2, 3 et 4 ne présentent aucun caractère défavorable alors que la 5^{ter} l'est sur le foncier et sur le milieu naturel (on ne parle que de la haie et pas de la zone humide !

...séparer par une route une nouvelle zone humide de la masse d'eau à laquelle elle était reliée précédemment ne permet pas de dire que l'on est au plus proche! On emprisonne la zone humide dans un triangle de goudron. Elle est aujourd'hui protégée du soleil au sud par une haie. Sur le site compensatoire prévu, seul le talus de la RD 16 fera de l'ombre....la zone humide sera ainsi prise en tenaille dans un îlot de chaleur (goudron, voitures, absence d'ombre), elle ne peut donc pas fonctionner comme aujourd'hui !

Le choix du type de carrefour se fait sur plusieurs critères dont notamment la sécurité qui est un critère prioritaire.

En l'occurrence, il a été fait le choix du carrefour giratoire

- cet aménagement présente toujours un meilleur niveau de sécurité que le carrefour plan ordinaire :

- le nombre et la gravité des accidents sont en général beaucoup plus faibles,
- les triangles de visibilité permettant aux usagers de s'insérer sur la voie prioritaire sont moins contraignants que pour les carrefours plans ordinaires
- le profil de la RD16 avec un carrefour positionné dans une courbe prononcé (à 90°)

Les différentes solutions étudiées sont comparées entre elles selon plusieurs critères : sécurité, environnement, économie, agriculture, nuisances, coût, ... De cette comparaison multicritère (présentée dans la pièce B en p16) émane une solution retenue de moindre impact pour l'ensemble de ces critères.

Cette analyse est adressée dans un dossier de demande de principe (avant-projet sommaire) aux services de l'Etat pour instruction et la solution technique retenue relève d'une décision ministérielle.

Concernant la zone humide, une étude spécifique ainsi qu'une étude de fonctionnalité ont été réalisées par un bureau d'études spécialisé. Ces études ont fait l'objet d'échanges avec les services de la DDTM.

Analyse du CE: La réponse concernant la recherche de la « sécurité prioritaire » ayant déclenché le choix de la variante 5ter est bien explicité. Le problème soulevé, concernant la zone humide a fait l'objet d'échanges avec la DDTM qui n'a trouvé, au demeurant, aucune contre- indication !

5- Problème de bruit pour les riverains

Les relevés ont été réalisés lors d'une période de travaux sur l'A13, divisant par 2,5 la plage temporelle de mesure....utiliser 1 échantillon au lieu de 2 en statistique ne veut plus dire grand chose !.....il est indiqué sur la typologie de circulation page 42 : en entrée du rond-point crée au Sud, les vitesses sur les voies attenantes ont été réduites à 30km/h sur une courte portion avec une allure accélérée.....qu'en est-il des changements d'allure sur la rampe d'entrée en direction de Caen , passant au ras de l'habitation DR-10....passer de 30 à 130km/h ne se fait pas à niveau constant surtout pour les camions ou les motos !

De plus page 59 et 61 de l'annexe 4 il est dit : les bâtiments DR-10 et SCH001 sont des points noirs de bruit diurne et nocturne en situation future et sans projet. Le 1er cité a déjà été traité et fait l'objet de protections acoustiques dans le cadre des études d'élargissement de l'A13....cette affirmation est mensongère ! Et que fait-on pour le bâtiment SCH001 ?

Pour la définition de l'ambiance acoustique du site, les mesures de l'état initial ont été faites durant la phase travaux de l'élargissement où les conditions de circulation sur l'autoroute A13 étaient dégradées : circulation sur 2x2 voies avec une limitation de la vitesse à 90 km/h. Ces conditions spéciales de chantier ne reflètent pas tout à fait l'état initial où la circulation se fait sur une chaussée à 2x3 voies avec une limitation à 130 km/h. Pour corriger cette différence et harmoniser les conditions prises en compte pour l'état initial (configuration actuelle du site après travaux d'élargissement à 2x3 voies), une modélisation a été utilisée afin de redresser les mesures in situ.

La prise en compte des nuisances sonores liées à un projet routier est réalisée par une modélisation informatique qui intègre les conditions réelles de circulation : type de véhicules, vitesses, cinématiques, relief...

La maison identifiée DR-10 a fait l'objet en 2012 d'une isolation de façade. Un procès-verbal attestant de cette protection et de la bonne réalisation de ces travaux a été signé le 23 octobre 2012 par l'ancien propriétaire, l'entreprise et le bureau d'études acoustique en charge des mesures et du contrôle.

Pour l'habitation SCH001, un diagnostic des huisseries existantes sera réalisé et si des travaux de remplacement sont nécessaires, ces derniers seront pris en charge par le projet.

Analyse du CE : La modélisation informatique est effectivement inévitable

Observations du commissaire enquêteur

1- Les surfaces prévues à être achetées pour réaliser les travaux ou impactées ne sont pas les mêmes dans les pièces H (Domaines) et G (enquête parcellaire).

L'évaluateur France Domaine a pris en compte la totalité de la parcelle pour établir son estimation. Les surfaces exactes – conformes au dossier parcellaire (pièce G) – lui avaient été communiquées par mail le 31 août 2023.

Analyse du CE : Dont acte

2- M. Dimitri Guesday, lors de sa visite à la permanence du 16 novembre à Drubec m'a signalé oralement que les parcelles ZA 115 et ZA 125 étaient « mordues » par le tracé du projet !

Analyse du CE: Dont acte

Chapître 12- Le projet et la loi « Climat et Résilience » du 20.07.2023

Le projet prévoyant d'acquérir 19,4 hectares de terres agricoles, il est important de connaître comment la communauté de communes Terre d'Auge se positionne par rapport à la récente loi « Climat et Résilience » dont l'un des thèmes concerne la Non Artificialisation des terres à l'horizon 2050.

Rappelons que l'objectif est de protéger les sols vivants par la sobriété foncière.

J'ai donc adressé un courrier à Monsieur le Président de Terre d'Auge le 11 décembre 2023 à ce sujet. La réponse m'est parvenue le 15 décembre 2023. Il est dit « *le PLUi de Terre d'Auge approuvé le 5 mars 2020, prévoit, à travers son PADD, la réduction par 2 d'une part des zones à urbaniser et d'autre part, du rythme annuel de la consommation foncière sur le territoire..... Cette réduction d' ENAF s'accompagne de diverses mesures de protection et de développement de ces espaces (prise en compte de la trame verte et bleue), mise en œuvre de la stratégie ERC, périmètre de réciprocité, diagnostic agricole...le STRADDET prévoit la réduction de 59,6% de la consommation d'espace pour le territoire Terre d'Auge pour la décennie 2021-2031. L'objectif de diminution de l'artificialisation des sols doit être mis en oeuvre sur la décennie suivante afin d'atteindre le « Zéro Artificialisation Nette » (ZAN) à l'horizon 2050..... Pour la décennie 2021-2031, TERRE d'AUGE sera en mesure de faire évoluer son document d'urbanisme, quand le SCoT Nord Pays d'Auge aura également été mis en compatibilité, et ce afin de respecter les échéances réglementaires de mise en compatibilité des SCoT pour février 2027 et des PLUi pour février 2028, le PLUi devant être compatible avec le SCot Nord Pays d'Auge... Par ailleurs, au vu de l'importance du projet, ce dernier a été soumis à la Région pour être qualifié « d'envergure régionale » et être intégré à l'enveloppe partagée de la consommation foncière avec la Région Normandie »*

D'autre part, dans sa délibération du 11 décembre 2023, la commission permanente du Conseil Départemental dit « *le Département confirme son soutien au projet et rappelle que dans le contexte de l'évolution de la réglementation pour une réduction de l'artificialisation des sols que ce projet de complétude et d'optimisation de la fonction de transit routier de l'infrastructure autoroutière à vocation à relever des quotas consacrés aux projets d'intérêt national ou européen, que devra définir le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires de la Région Normandie (STRADDET) »*

Note du CE : La modification en cours du STRADDET NORMANDIE inclura les critères de territorialisation pour 2021-2031. Le nouvel ensemble doit être approuvé en février 2024. Je pense que la réponse de la Communauté de Communes TERRE d'AUGE et la délibération de la Commission Permanente du Conseil Départemental, sont des engagements clairs, qui vont dans le sens des exigences de la loi « Climat et Résilience ».

Chapître 13- Pièces annexées au rapport :

- Délibération du 11.12.2023 de la Commission Permanente du Conseil Départemental du Calvados
- Délibération du 11.12.2023 de la commune de Beaumont en Auge
- Motion du 12.12.2023 du conseil municipal de la commune de Tourgeville
- Délibération du 20.12.2023 de la commune de Drubec
- Contribution du 20.12.2023 de M. le maire de Pont l'Evêque
- Délibération du 30.11.2023 de la commune de Valsemé
- Contribution du 30.11.2023 de M. le maire de Bonnebosq
- Contribution du 20.12.2023 Mme le maire de Dozulé
- Courrier du 15.12.2023 de M. le Président de TERRE d'AUGE sur la loi ZAN
- Courrier du 20.12.2023 de M. le Président de la communauté de communes COEUR COTE FLEURIE

Caen le 23 janvier 2024

Bernard Mignot