



DGA – DIER
Service Ouvrages d'Art

Remplacement du pont du Havre de Portbail sur la RD 650

Commune de Port-Bail-sur-Mer
(Commune de Saint-Lô-d'Ourville)



**Projet de dossier de déclaration
au titre des articles L214-1 à L214-11
du code l'environnement « Loi sur l'eau »**

ANNEXES du CERFA

Sommaire

I. Identité du demandeur	3
II. Emplacement de l'ouvrage	3
1. Situation géographique	3
2. Planche photographique	4
3. Photos	5
4. Perspective du havre de Portbail	8
III. Nature, consistance, volume, objet des travaux et nomenclature	8
1. Objet	8
2. Nature, consistance et volume des travaux	9
3. Nomenclature	12
IV. Incidences du projet et mesures compensatoires	13
1. Contexte	13
2. La ressource en eau	13
3. Le milieu aquatique	13
4. L'écoulement de l'Olonde	13
5. Les eaux de ruissellement	14
6. Les pistes d'accès	14
7. Synthèse données DREAL	15
8. Incidences sur site(s) NATURA 2000	15
a. Situation du projet et étendue du projet	15
b. Evaluation de l'incidence sur le site	16
V. COMPATIBILITE AVEC LE SDAGE ET LE SAGE	17
1. Le Schéma Départemental d'Aménagement et de Gestion des Eaux	17
2. Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux	17
3. Les dispositions du plan de gestion des risques d'inondations	17
VI. Argumentation du parti pris	17
1. Résumé non technique	17
2. Justification parmi les alternatives ou options techniques	18
VII. Moyens de surveillance	19
1. En cours de chantier	19
2. En exploitation	19
VIII. elements graphiques	20

I. IDENTITE DU DEMANDEUR

La présente déclaration de travaux au titre de la loi sur l'eau est présentée par le département de la Manche représenté par :

Chef du service ouvrages d'art et études générales
Conseil Départemental de la Manche
50050 Saint-Lô Cedex
02.33.05.94.79
ceneric.lefevre@manche.fr

II. EMPLACEMENT DE L'OUVRAGE

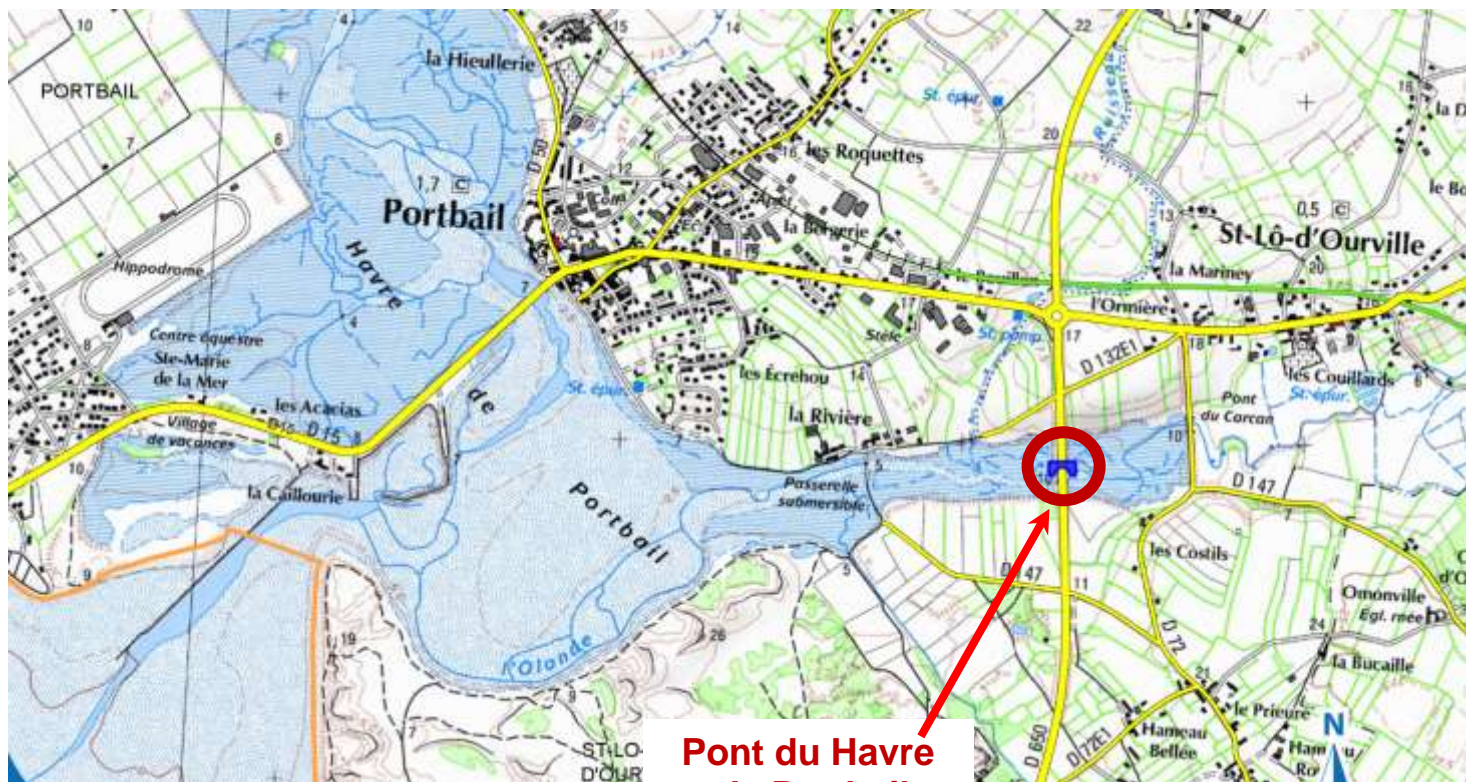
1. Situation géographique

L'ouvrage faisant l'objet de la déclaration est situé sur la commune de Saint-Lo-d'Ourville au lieu-dit "Les Costils".

Il permet aux usagers de la RD650 de franchir le cours d'eau " L'Olonde". Ce cours est aussi connu sous le nom « Le Gris » ou « La Grise ».

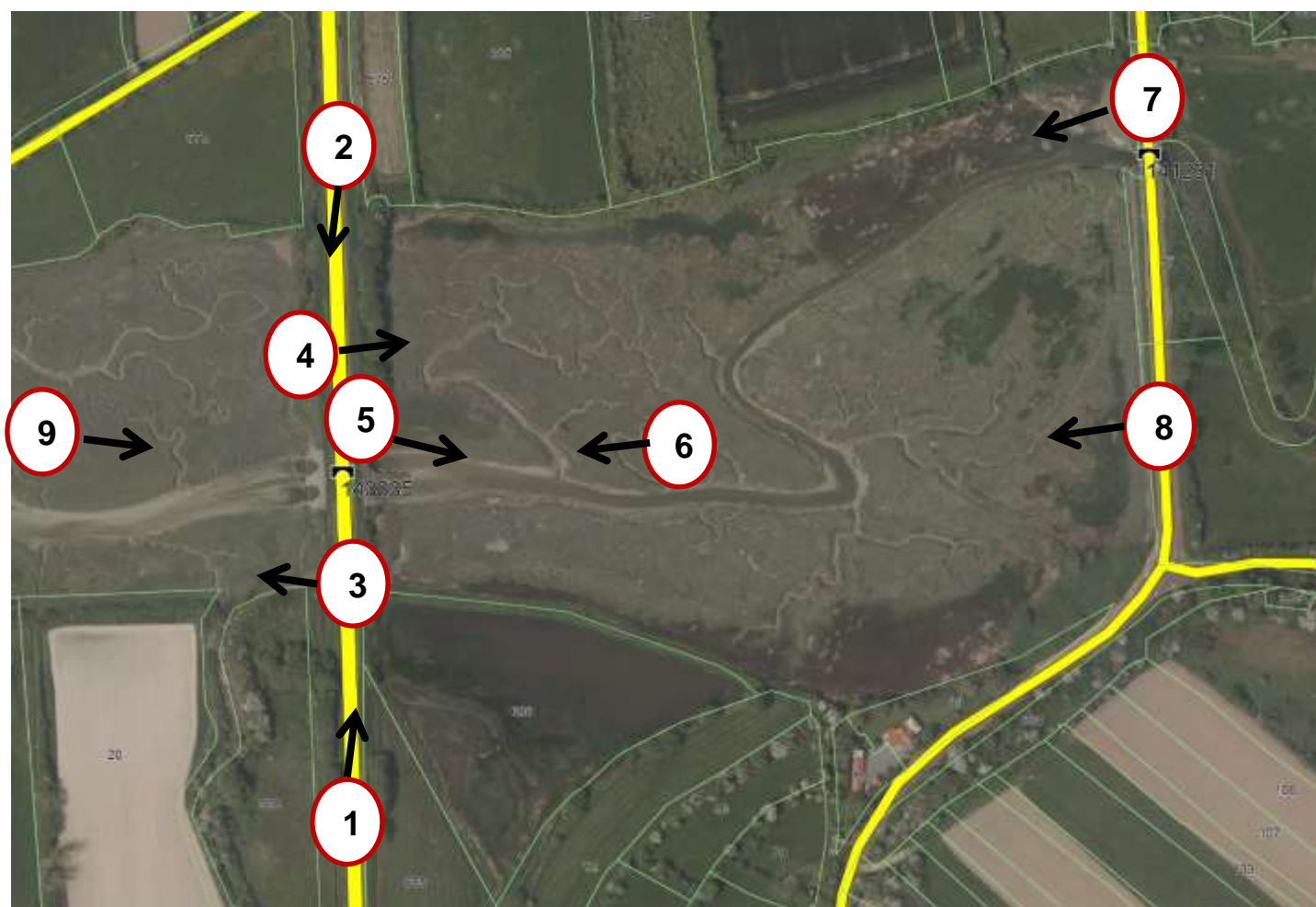
**Pont du Havre
de Portbail**





**Pont du Havre
de Portbail**

2. Planche photographique



3. Photos

Photo n°1- Vue de dessus



Photo n°2- Vue de dessus



Photo n°3- Vue Aval



Photo n°4 - Vue Amont



Photo n°5 - Vue Amont



Photo n°6 - Vue Tête Amont



Photo n°7 - Vue Tête Amont



Photo n°8 - Vue Tête Amont



Photo n°9 - Vue Tête Aval



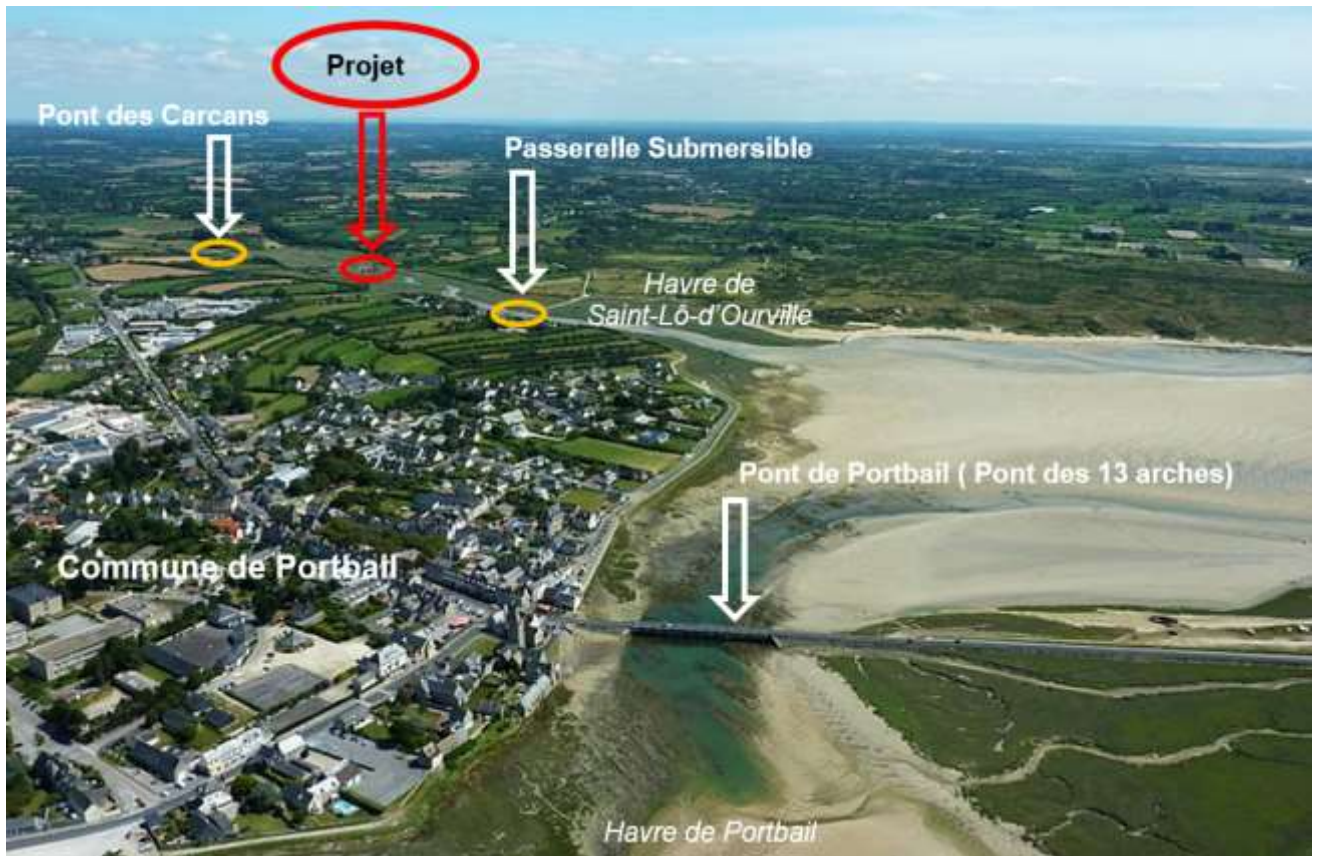
Photo n°10 - Vue Tête Aval



Photo n°11 - Vue Tête Aval



4. Perspective du havre de Portbail



III. NATURE, CONSISTANCE, VOLUME, OBJET DES TRAVAUX ET NOMENCLATURE

1. Objet

La surveillance de ce pont a mis en évidence les désordres suivants :

- Forte corrosion sur 1.50 m au niveau du marnage ⇒ Altérations des boulons
- Corrosions régulières avec feuilletage du métal ⇒ perforation des plaques
- Léger soulèvement aux extrémités aval et amont ⇒ buses formant un seuil
- Ouvrage mal calé en altimétrie de l'ordre 70 cm

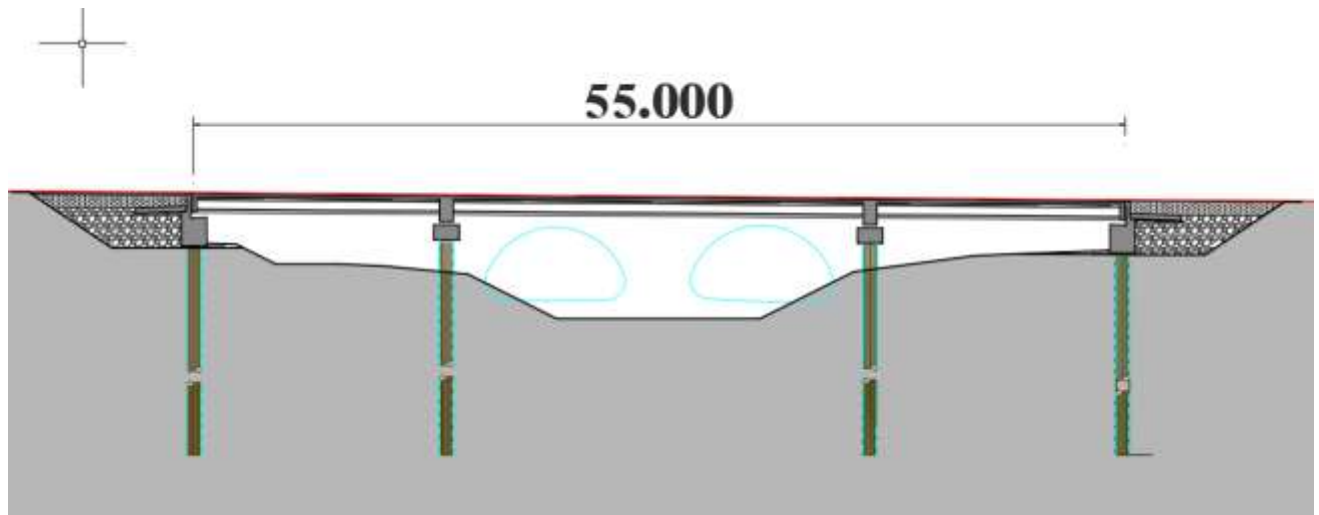


Il est donc envisagé de remplacer l'ouvrage actuel.

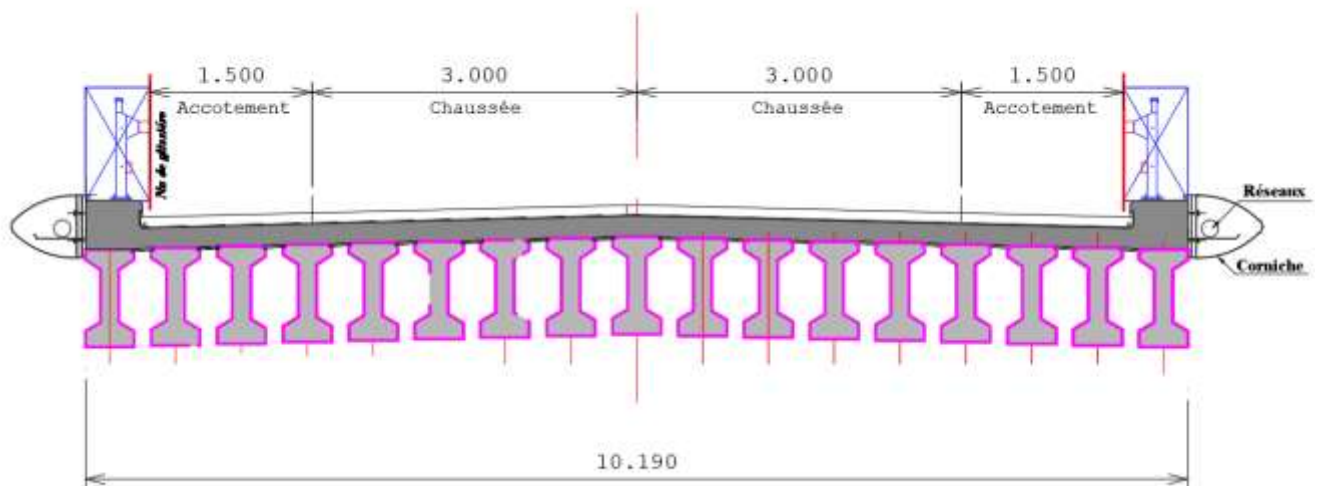
2. Nature, consistance et volume des travaux

La nature des travaux est la construction d'un pont-dalle de 55 mètres de long en lieu et place des 2 buses métalliques existantes.

⇒ coupe longitudinale



⇒ coupe transversale

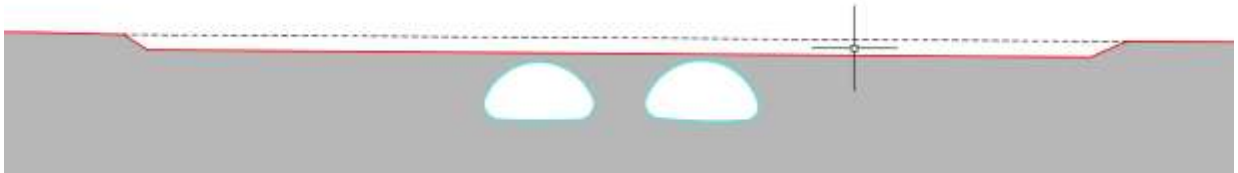


Compte-tenu des contraintes environnementales du site, de la géologie du terrain naturel, de la prise en compte de l'Olonde et du contexte maritime (marées), l'option prise pour ce projet est de réaliser 90% des travaux (génie civil essentiellement) à partir de la plateforme existante, et circuler ponctuellement en partie basse pour la remise à l'état naturel des berges.

Les travaux consistent en :

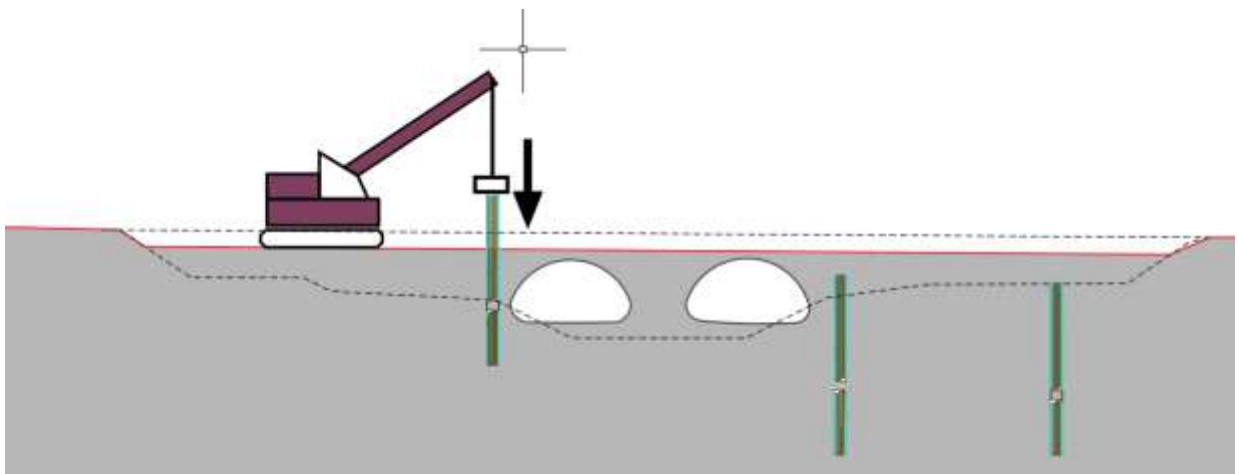
⇒ la préparation du chantier :

- le dévoiement ou déplacement des concessionnaires
- la mise en place des installations de chantier
→ grillage délimitant emprise temporaire sur le DPM
- le décapage de la plateforme routière sur environ 1m30
- la préparation des pistes accédant au lit mineur de l'Olonde (voir plan paragraphe VIII)



⇒ la réalisation des fondations profondes et des appuis :

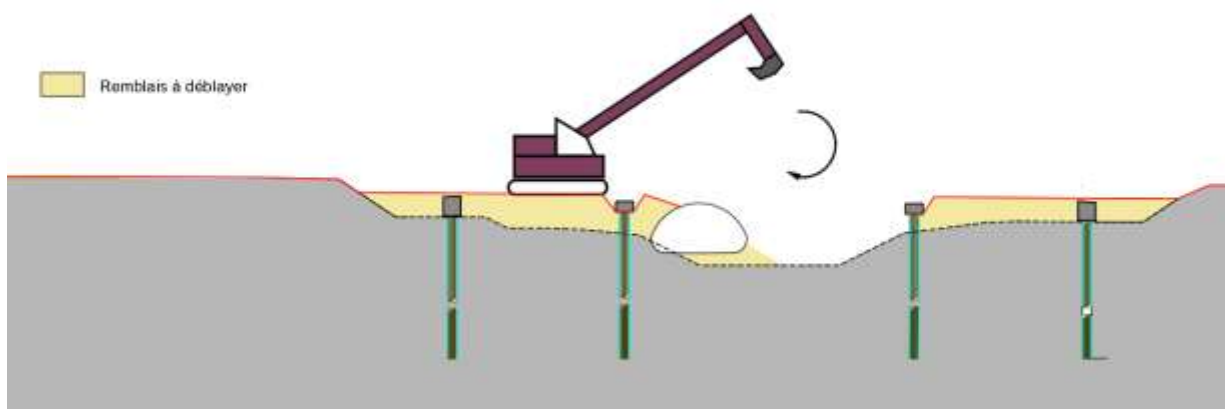
- le forage et bétonnage des pieux de la plateforme
- le coffrage, ferrailage et bétonnage des 4 appuis



⇒ la déconstruction des buses métalliques :

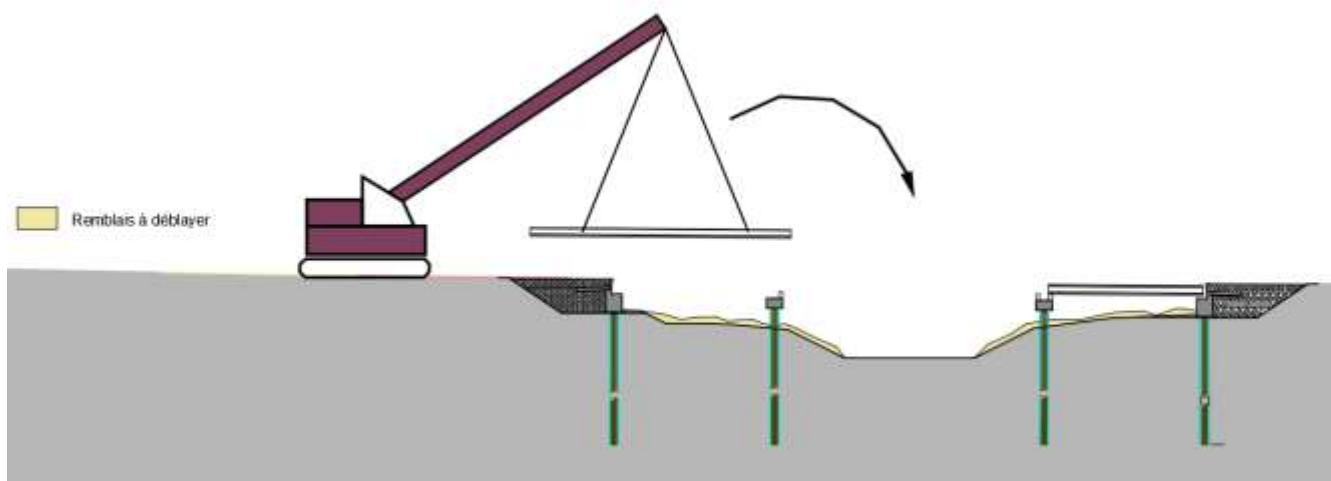
- la dérivation et la mise en assec de chaque buse, l'une après l'autre
- la dépose des éléments métalliques et terrassement du remblai routier compris entre les appuis centraux et de la rive gauche (voir croquis ci-après)
- le démontage des lagunes et des radiers empierrés de l'aval vers l'amont

(Nota : selon la nature et la qualité des déblais, ils seront soit réutilisés sur site ou évacués dans des décharges agréées)



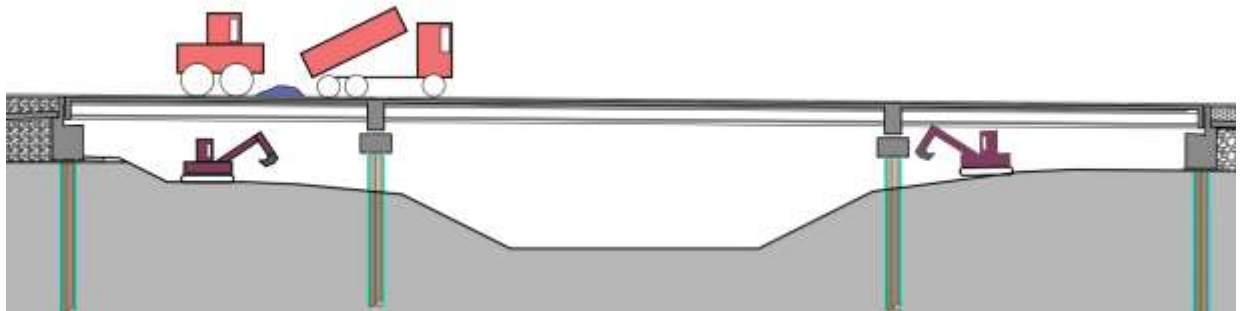
⇒ la réalisation du tablier :

- la pose des poutres préfabriquées en partie centrale et la travée gauche
- le terrassement du remblai routier en travée droite
- la pose des poutres préfabriquées sur la travée droite
- le coffrage, ferrailage et bétonnage du hourdis (partie haute du tablier)



⇒ la réalisation des équipements de superstructure et chaussée :

- la réalisation des équipements (étanchéité, glissières, appareils)
- la réalisation des chaussées
- l'aménagement des berges sous l'ouvrage
- la remise en place des réseaux
- le nettoyage du chantier



3. Nomenclature

Travaux soumis à déclaration au titre de la loi sur l'eau	Rubriques nomenclature	Articles
Reconstruction de l'ouvrage et dérivation provisoire	3.1.2.0	Installations, ouvrages, travaux ou activités conduisant à modifier le profil en long ou le profil en travers du lit mineur d'un cours d'eau, à l'exclusion de ceux visés à la rubrique 3. 1. 4. 0, ou conduisant à la dérivation d'un cours d'eau : 2° Sur une longueur de cours d'eau inférieure à 100 m (D). Le lit mineur d'un cours d'eau est l'espace recouvert par les eaux coulant à pleins bords avant débordement.
Reconstruction de l'ouvrage et dérivation provisoire	3.1.5.0	Installations, ouvrages, travaux ou activités, dans le lit mineur d'un cours d'eau, étant de nature à détruire les frayères, les zones de croissance ou les zones d'alimentation de la faune piscicole, des crustacés et des batraciens , ou dans le lit majeur
Reconstruction de l'ouvrage	4.1.2.0	Travaux d'aménagement portuaires et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une incidence directe sur ce milieu : 2° D'un montant supérieur ou égal à 160 000 euros mais inférieur à 1 900 000 euros.

IV. INCIDENCES DU PROJET ET MESURES COMPENSATOIRES

1. Contexte

L'Olonde prend sa source au lieu-dit « Les Mières » sur la commune de Saint-Maurice-en-Cotentin. Le projet est situé à environ 11,1 km en aval. Le cours d'eau d'une longueur totale d'environ 14 km se jette dans La Manche sur la commune de Portbail.

L'allure du bassin versant est celui d'une vallée globalement orientée nord-est/sud-ouest. L'occupation du sol est en majeure partie composée de prairies, d'herbues et tournée vers l'exploitation agricole.

2. La ressource en eau

Le projet est situé à proximité de l'embouchure de la mer de la Manche. Lors de la phase de démolition et de terrassement, le risque de dépôt de matières en suspension (MES) est réel.

Toutefois, il n'existe pas de captage d'eau à proximité du chantier. Donc, l'incidence du projet demeure donc négligeable, et n'engage aucune mesure compensatoire à ce titre à ce titre.

3. Le milieu aquatique

Il n'y a pas de bassin aquacole en aval de l'ouvrage.

D'autre part, l'Olonde sillonne le domaine public maritime à la sortie des porte-à-flots situées en aval du pont du Carcan. L'alternance des eaux douces et salines à chaque remontée des marées limite l'intérêt pour la pêche dans cette section de l'Olonde.

Il existe toutefois un arrêté préfectoral sur les « frayères » en date du 15/07/2015 dans lequel l'Olonde est classé. Là aussi, vu le contexte maritime particulier du site, il est peu probable que des frayères soient présentes dans cette partie du cours d'eau. Conclusion, aucune compensation particulière n'est à prévoir.

L'usage agricole reste possible au-delà des porte-à-flots, en amont du pont du Carcan. L'incidence du projet pour ce domaine est là-aussi négligeable.

Enfin, une base nautique est présente dans le port de Portbail en aval du projet. La présence de canoë ou kayaks peut être envisagée. Une signalisation temporaire précisant l'interdiction d'emprunter le cours d'eau pourra être mise en place durant le chantier.

4. L'écoulement de l'Olonde

L'écoulement de l'Olonde et la remontée de la marée sont aujourd'hui freinés par les 2 buses métalliques (débouché et seuils). Toutefois, la démolition des buses métalliques et des assises empierrées améliorera le profil en long et le profil en travers, et donc la transparence et le libre passage de la mer vers le fond du havre. Le lit de la rivière sera déstabilisé sur une surface d'environ 800 m² lors de l'enlèvement de l'assise de l'ouvrage.

Aucune mesure compensatoire particulière ne sera donc prise à ce sujet, le lit de la rivière reprendra une morphologie naturelle. Compte-tenu des données issues de l'étude réalisée en 1977, le fond du lit sera calé à 2.20 m NGF.



Ci- dessus les seuils sur le profil en long générés par un mauvais calage de l'ouvrage.

5. Les eaux de ruissellement

Pendant les travaux, le terrassement en début de chantier ne permettra pas d'assurer la continuité des eaux superficielles sur la plateforme routière de la RD650.

De même, le risque de pollution d'hydrocarbure accidentelle pendant les travaux est à prendre en compte. Des aires spécifiques destinées au stockage des carburants et à l'entretien des engins devront être aménagées à distance des écoulements, afin de réduire ces risques de pollution accidentelle pendant les travaux.

La mise en place de bacs de décantation en pied de remblai avant rejet dans l'Olonde sera prévue sera la mesure compensatoire pour répondre ces risques. Ces prescriptions seront rédigées dans le cahier des charges lié aux travaux de construction.

6. Les pistes d'accès

Les 4 rampes existantes en pied de remblai serviront de pistes d'accès à l'Olonde pour les terrassements principalement. En mesure compensatoire, les 2 pistes adossées en partie amont seront déblayées en fin de chantier, laissant place à la repousse des herbus.



Par contre, les 2 autres rampes du coté aval seront conservées pour protéger le remblai lors des grandes marées (défense contre la Mer), et pourra avoir fonction de servitude pour des visites mécaniques futures.

Les travaux seront effectuées de préférence en période d'étiage, hors périodes de crue et de grandes marées.

7. Synthèse données DREAL

Ci-après, une synthèse des principales données issues du site internet de la DREAL Normandie.

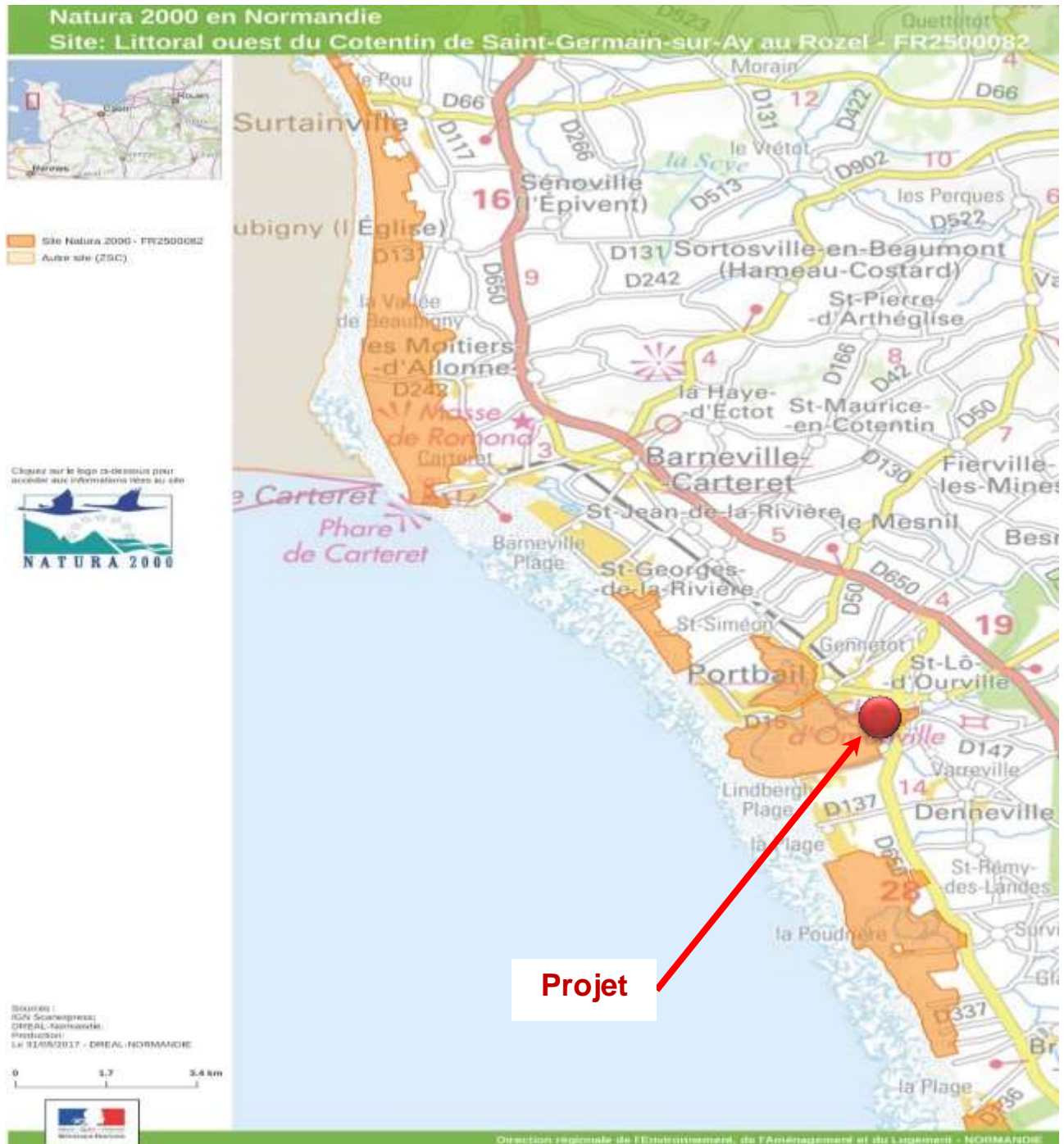
Classement cours d'eau (L214-17 du CE)	Classé en Non classé
ZNIEFF	ZNIEFF - Zone de type 1 - 250015922 - Estuaire de Porbail et Zone de type 2 - 250008417 - Havre et Dunes de Porbail
Zone humide	Classé en Espaces prédisposés à présence de zones humide – territoire fortement prédisposé
Zone inondable	Classé en Zone inondable
Profondeur de nappe	Classé en : De 0 à 1m risque d'inondation des réseaux et sous-sols
Zones sous le niveau marin	Zone plus d'un mètre au-dessous du niveau marin de référence Voir carte dans documents graphiques
Site Natura 2000	Natura 2000 - FR2500082 - Littoral ouest du Cotentin de Saint-Germain-sur-Ay au Rozel - ZSC - Directive Habitats, Faune , Flore - Zone spéciale de conservation
PPRI et PPRL	« impacté par le PPRL et n'a pas de PPRI » Voir carte dans documents graphiques
Parc naturel	Hors parc naturel
Frayères (Arrêté Pref du 15/07/2015)	Liste 1 – La Grise et ses affluents de la Source, commune de Saint-Maurice-en-Cotentin à l'embouchure, commune de St-Lô-d'Ourville Espèces : Lamproie de planer ; Truite Fario

8. Incidences sur site(s) NATURA 2000

a. Situation du projet et étendue du projet

Le projet se situe dans le(s) site Natura 2000 suivant :

- FR2500082 - Littoral ouest du Cotentin de Saint-Germain-sur-Ay au Rozel - ZSC - Directive Habitats, Faune , Flore - Zone spéciale de conservation



b. Evaluation de l'incidence sur le site

Au vu de la situation du projet, et de la nature des travaux décrits ci-dessus, celui-ci n'est pas susceptible d'avoir une incidence sur ce site Natura 2000. Un formulaire de pré-évaluation des incidences Natura 2000 sera joint à ce document.

V. COMPATIBILITE AVEC LE SDAGE ET LE SAGE

1. Le Schéma Départemental d'Aménagement et de Gestion des Eaux

La commune de Portbail-sur-Mer est répertoriée dans le SDAGE Seine-Normandie (2010-2015). Les orientations générales de ce document concernent la préservation de la santé et de la sécurité civile, l'application du principe de prévention et la préservation du patrimoine.

Outre l'amélioration de qualité de l'eau, le projet va également permettre de supprimer des seuils, rendre des berges à l'état naturel, permettre la continuité écologique. Il demeure ainsi compatible avec l'objectif 2.7- « protection des habitats et espèces dans les Natura 2000 », et aussi avec le défi 6 « protéger et restaurer les milieux aquatiques et humides ».

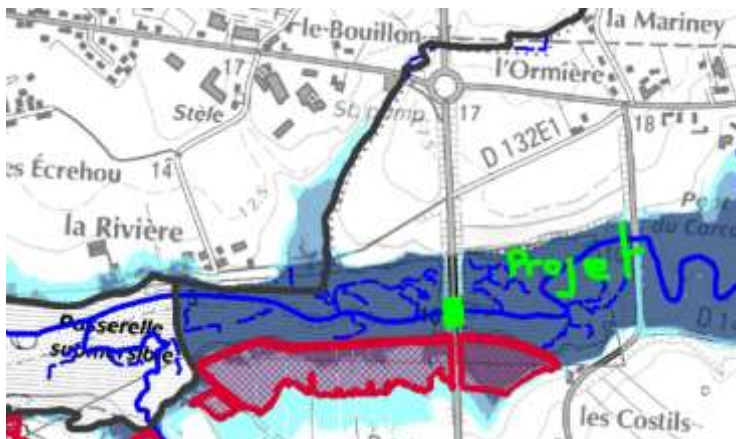
En conclusion, les principaux enjeux environnementaux présentant une attention sont la zone d'habitat de type prés salés (1330) moyen schorre, et la qualité de l'eau de l'Olonde. De plus, il n'y a pas de faune ou de flore protégée dans la zone proche du projet.

2. Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux



La commune est répertoriée dans le SAGE « Siennes, Soules, côtiers ouest du Cotentin ». Il est en cours d'élaboration et de mise en place.

3. Les dispositions du plan de gestion des risques d'inondations

La commune n'est ni répertoriée dans un PAPI, ni dans une stratégie locale de gestion du risque d'inondation (SLGRI). Par contre, une zone proche du projet est classée « zone inondable inventoriée par débordements de cours d'eau ».



Cependant, les travaux n'auront pas d'impacts sur les cordons dunaires protégeant ce secteur submersible.

 Zone submersible = rouge
 Projet = vert

VI. ARGUMENTATION DU PARTI PRIS

1. Résumé non technique

Dans le havre de Portbail, deux buses métalliques permettent le passage aux usagers de la RD650, sur la commune de Saint-Lô-D'ourville. La surveillance de l'ouvrage a mis en évidence une corrosion perforante de la structure.

Le département de la Manche, propriétaire de l'ouvrage, projette de remplacer les buses métalliques par un pont à poutres préfabriquées d'une longueur de 55 m, de 3 travées (15m – 25m – 15m) s'appuyant sur 2 files de piles et 2 culées.

Cette solution technique à poutres préfabriquées, permet de limiter l'intervention sur le milieu naturel, en évitant l'emploi d'un échafaudage et en réalisant 90% du génie civil à partir de la plateforme routière.

Par ailleurs, les déplacements de la petite faune seront facilités entre les deux parties du Havre à marée basse et à faible coefficients. La continuité écologique du cours d'eau et l'aspect paysager au droit du pont seront améliorés.

2. Justification parmi les alternatives ou options techniques

Les alternatives suivantes étaient envisageables pour réparer ou remplacer l'ouvrage actuel :

- 1 Démolition de l'ouvrage existant et reconstruction au moyen d'un ouvrage en béton armé préfabriqué type voûte.
- 2 Démolition de l'ouvrage existant et reconstruction au moyen un pont dalle coulé en place de 55 m sur culées avec deux piles intermédiaires située en dehors du lit mineur.
- 3 Démolition de l'ouvrage existant et reconstruction au moyen un pont à poutres préfabriquées de 55 m sur culées avec deux piles située en dehors du lit mineur.
- 4 Réparation et renforcement de l'ouvrage existant par un béton projeté

Les solutions 1, 2 et 3 sont les plus efficaces pour redonner à la rivière son profil en long d'origine, les n°2 et n°3 étant totalement transparentes. L'une et l'autre se révèlent plus que la solution 4.

La solution n°4 n'apporte aucune amélioration à la continuité écologique et augmente le seuil de l'ouvrage.

Dans les solutions n°2 et n°3 , les piles intermédiaires ne sont pas situées dans le lit de la rivière où la vitesse de courants est la plus élevée à marée montante et descendante. La surface utile étant plus importante, les deux solutions ont une faible incidence sur le milieu et vont améliorer la situation actuelle.

Dans la solution 3, les poutres précontraintes par adhérence seront réalisées en usine, puis posées à l'aide d'une grue, des prédalles (coffrages perdus) seront disposées entre les poutres, cette solution évite la mise en place d'un échafaudage dans le lit du cours d'eau et de minimiser l'impact chantier.

La solution n°3 présente le meilleur rapport qualité environnementale/prix en phase définitive et en phase chantier.

Cette option technique est retenue par le Département de la Manche.

VII. MOYENS DE SURVEILLANCE

1. En cours de chantier

La mise en place et le suivi des dispositifs adoptés seront assurés par l'entreprise chargée des travaux sous le contrôle du pétitionnaire, maître d'œuvre pour le compte du Département de la Manche.

Le maître-d'œuvre sera vigilant sur les polluants suivants :

- Les pertes de béton (lavage toupies – bétonnage des pieux)
- Les MES et gravats (terrassements et évacuation)
- Les constituants chimiques (étanchéité, peinture ...)
- Les déchets de chantiers quotidiens (ferrailles, plastiques)

Par ailleurs, une attention particulière sera menée auprès du matériel pour limiter les risques de fuite d'hydrocarbure en cours de chantier, et en entretien. Le maître-d'œuvre veillera aussi au respect des limites de l'emprise provisoire pendant le chantier.

La MISE sera informée du commencement des travaux, et le présent dossier sera transmis à l'entreprise.

2. En exploitation

L'état du pont ayant fait l'objet de travaux sera suivi par le gestionnaire de la route.

Tous les départements doivent disposer d'un plan d'urgence et d'intervention pour la lutte contre les pollutions d'origine accidentelle en application de la circulaire du 18 février 1985 du ministère de l'environnement.

Les agences techniques départementales sont chargées d'intervenir sur le réseau routier départemental en cas de déversement accidentel de produits polluants et disposent de moyens adaptés (produits absorbants...).

Les sections de routes sur ouvrages sont traitées à ce titre comme les sections de route courantes.

En dehors des heures de travail, un service d'astreinte, avec un numéro d'appel connu des services de l'ordre, permet de mobiliser les moyens nécessaires.

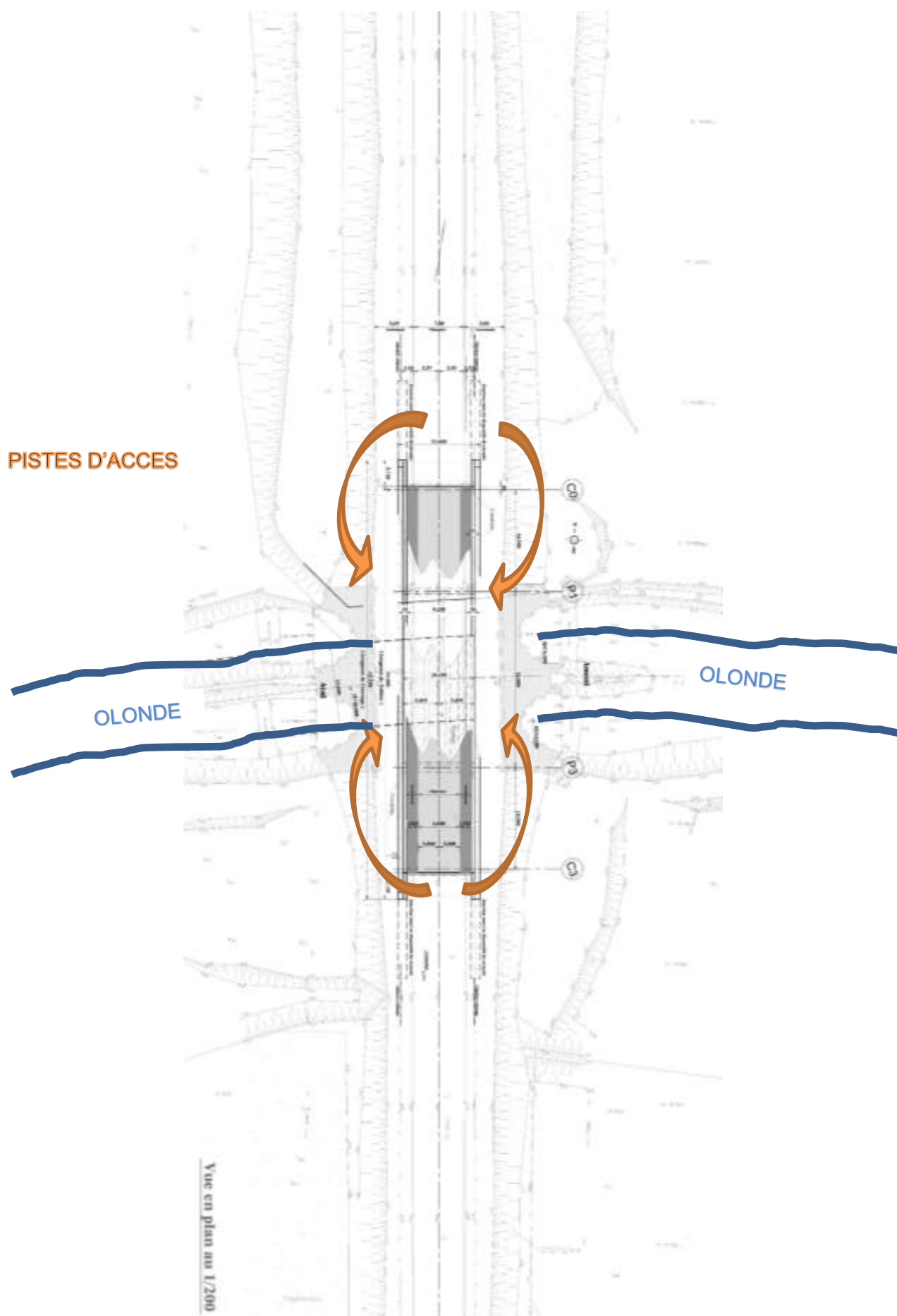
En cas d'accident ou de rejets fortuits dans la rivière seront prévenus :

- **L'AFB** 18 av République, à COUTANCES 02 33 45 22 25
- **I'AAPPMA** Le Gardon Saint-Sauveurais - Mr BEUVE 02 33 41 91 18
- Le responsable de l'Agence Technique des Marais - 02.33.17.09.20

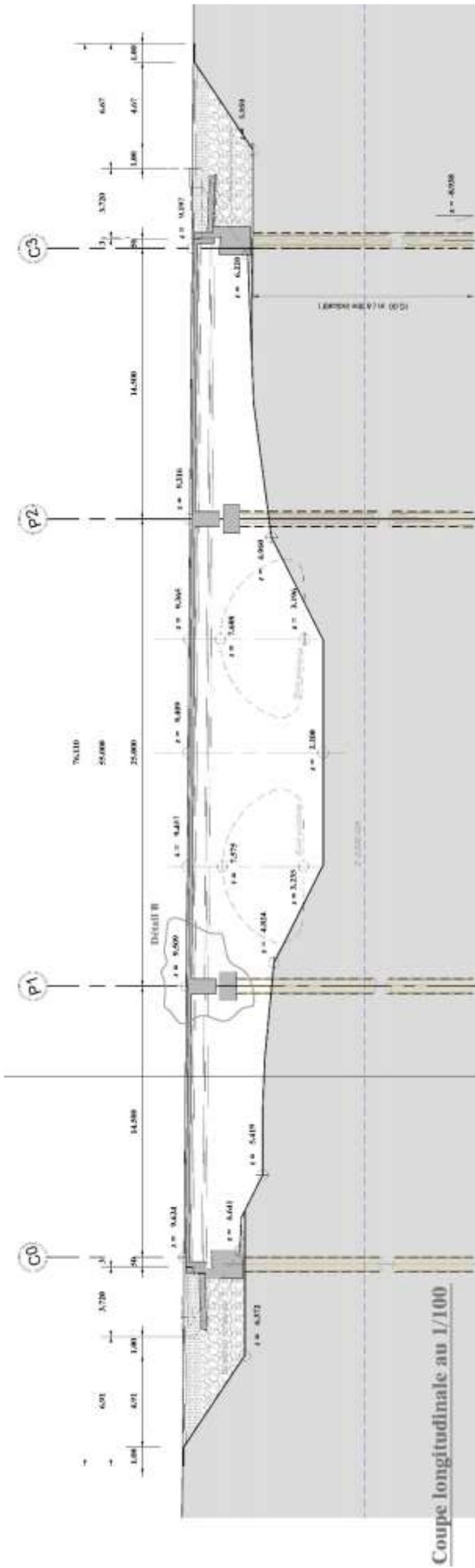
À Saint-Lô, le

Le chef du service ouvrages d'art et études générales

VIII. ELEMENTS GRAPHIQUES



Coupe longitudinale



Coupe transversale

