



1944

2015



## ENQUÊTE PUBLIQUE

du 12 mars 2015 inclus au 10 avril 2015 inclus

Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de reconstruction du pont de Cattenom sur la RD 56.

Commissaire enquêteur titulaire :

Marc ALLENO

21, sentier des Rogations

57100 Thionville

03 82 82 11 93

06 28 32 72 34

marc.alleno@laposte.net

Références :

- Décision du 9 janvier 2015 de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Strasbourg,
- arrêté préfectoral 2015-DLP/BUPE-94 du 6 février 2015.

## SOMMAIRE

	Page
<b>1<sup>ère</sup> partie RAPPORT D'ENQUETE</b>	
<b><u>CHAPITRE 1</u> GÉNÉRALITÉS CONCERNANT L'ENQUÊTE</b>	
PREAMBULE	4
1.1. - OBJET DE L'ENQUÊTE	4
1.2. - CADRE JURIDIQUE	4
1.3. - DOSSIER D'ENQUÊTE	4
<b><u>CHAPITRE 2</u> ETUDE DU PROJET</b>	
2.1. – ETAT DES LIEUX	6
2.2. – ANALYSE	8
<b><u>CHAPITRE 3</u> ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE</b>	
3.1. – ORGANISATION DE L'ENQUÊTE	12
3.2. – INFORMATION DU PUBLIC	12
3.3. – PERMANENCES DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR	13
3.4. - INCIDENTS RELEVÉS AU COURS DE L'ENQUÊTE	13
3.5. – CHRONOLOGIE DE LA PROCÉDURE	14
3.6 - CLOTURE DE L'ENQUÊTE	14
<b><u>CHAPITRE 4</u> LES OBSERVATIONS DU PUBLIC</b>	
4.1. – GENERALITES	16
4.2. – ANALYSE DES OBSERVATIONS	16
4.3. – PROCES-VERBAL DE SYNTHESE	18
ANNEXES AU RAPPORT D'ENQUÊTE PUBLIQUE	19 à 26
<b>2<sup>e</sup> partie CONCLUSIONS MOTIVÉES DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR</b>	
ANALYSE	28
CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR	31

1° PARTIE



# Rapport d'enquête

## CHAPITRE 1

## GÉNÉRALITÉS CONCERNANT L'ENQUÊTE

### PREAMBULE

Cette enquête préalable à la déclaration d'utilité publique s'inscrit dans le cadre général de la procédure administrative relative aux projets comportant une étude d'impact environnemental. Pour le présent projet, elle sera suivie d'une enquête parcellaire, si nécessaire, et d'une demande d'autorisation Loi sur l'Eau.

### 1.1. OBJET DE L'ENQUÊTE

L'enquête publique concerne la reconstruction du pont de la RD 56, situé sur la Moselle, à cheval sur le territoire des communes de Cattenom et Kœnigsmacker.

Elle s'inscrit dans le cadre des projets visés par l'article L123-2 du code de l'environnement et des articles R123-2 et suivants quant à son déroulement.

Le champ de cette enquête est l'utilité publique du projet.

### 1.2. CADRE JURIDIQUE

Les textes régissant cette enquête sont :

- article L110-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, relatif aux enquêtes publiques ;
- articles L123-2 et suivants, R123-2 et suivants du code de l'environnement, relatifs aux enquêtes publiques et leur organisation ;
- articles L122-1 et suivant et R122-2 et suivants du code de l'environnement, relatifs aux études d'impact ;
- ~~articles L214-1 et suivants et R214-1 et suivant du code de l'environnement, relatifs à l'eau et aux milieux aquatiques et marins ;~~
- ~~article L123-16 du code de l'urbanisme, relatif à la mise en compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme.~~

Le rapporteur a été désigné commissaire enquêteur titulaire et monsieur Jean-Luc BITARD comme commissaire enquêteur suppléant par décision de Monsieur le Président du tribunal administratif de Strasbourg portant le numéro de dossier E14000232/67 du 9 janvier 2015 (cf. annexe 1).

L'enquête a été ordonnée et organisée par l'arrêté préfectoral du 20 mars 2014 de Monsieur le Préfet de la Moselle (cf. annexe 2), conformément aux articles L123-3 et R123-3 du code de l'environnement.

Le dossier d'enquête, envoyé par la préfecture de la Moselle, a été reçu par le rapporteur le 19 janvier.

### 1.3. DOSSIER D'ENQUÊTE

Le dossier destiné à l'information du public se compose de :

1. un dossier relié au format A3 recto/verso réalisé par l'Atelier des Territoires (AdT) comprenant six chapitres :
  - l'objet de l'enquête ;
  - un plan de situation ;
  - une notice ;

- le plan général des travaux ;
  - l'appréciation sommaire des dépenses ;
  - l'étude d'impact et son résumé non technique.
2. L'avis de l'autorité environnementale.
  3. La copie de l'arrêté préfectoral

Le format A3 adopté par l'AdT permet d'avoir des schémas parfaitement lisibles du fait de leur grande dimension. De nombreuses illustrations et cartes viennent en appui du texte, le rendant parfaitement compréhensible y compris pour les descriptions techniques ou d'ingénierie.

Le rapporteur juge le dossier complet au regard de la législation et suffisant à la bonne information du public.

## CHAPITRE 2 ETUDE DU PROJET

### 2.1. ETAT DES LIEUX

#### Rappel historique

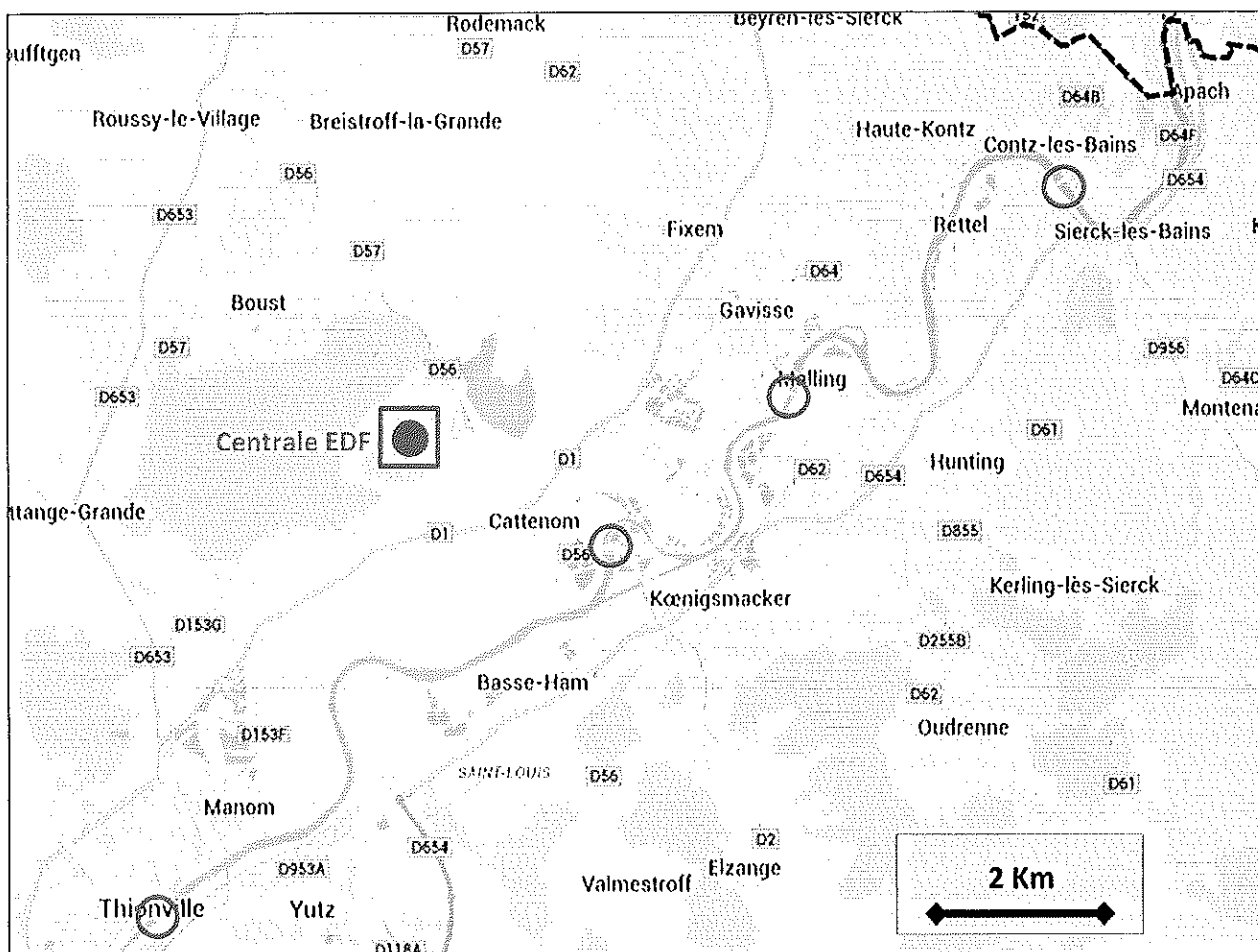
Le pont de Cattenom est constitué de pontons, appelés « whales », provenant des anciens ports artificiels alliés construits quelques jours après le débarquement en Normandie. Après l'armistice, les éléments des ports artificiels ont été vendus aux domaines excepté quelques 180 éléments de travée utilisés comme ponts pour remplacer provisoirement ceux détruits durant le conflit. Il s'agissait de favoriser rapidement le retour à une situation favorable au développement d'une France alors sans grands moyens et en pleine reconstruction.

A ce jour, le pont de Cattenom est l'un des derniers de ce type subsistant encore.

Au début des années 1960 les autorités locales ont récupéré quelques « whales » du côté de Sarrebourg afin de construire un ouvrage provisoire dans l'attente de moyens pour édifier un ouvrage adapté. Le pont de Cattenom, le plus long de ce type, a été inauguré en 1965 et demeure provisoire depuis maintenant 50 années.

#### 2.1.1. Généralités

Les points de franchissement sur les coupures sont essentiels à la mobilité des biens et des personnes donc à l'économie. Entre Thionville inclus et la frontière de l'Allemagne, distante de 19 km à vol d'oiseau (27 km par la route), il n'existe que 4 ponts permettant la liaison entre les deux axes majeurs de la vallée de la Moselle : la RD1 sur la rive gauche et la RD654 sur la rive droite.



Ces quatre ponts sont respectivement d'ouest en est :

- le pont des alliés, au centre de Thionville ;
- le pont de Cattenom (limité à 20 tonnes) ;
- le pont de Malling ;
- le pont de Rettel.

**Le pont des alliés** : ouvrage à 2 x 2 voies de circulation, sans limite de tonnage. Ce pont est situé au cœur de l'agglomération Thionville-Yutz et à proximité des accès à l'A31 reliant Nancy au Luxembourg. De ce fait, la fréquentation est particulièrement élevée avec un pointage de 33000 véhicules /jour<sup>1</sup>.

**Le pont de Cattenom** : ouvrage à voie unique limité à 20 tonnes. Sa fréquentation, rapportée à ses caractéristiques, est assez élevée avec un pointage de 4524 véhicules/jour dont 3% de poids lourds<sup>2</sup>.

**Le pont de Malling** : ouvrage récent à double voie de circulation, sans limite de tonnage. Sa fréquentation est pointée à 3000 véhicules /jour<sup>3</sup>.

**Le pont de Rettel** : ouvrage récent à double voie, sans limite de tonnage. Bien que situé sur une voie secondaire à l'écart des deux grands axes mentionnés supra, sa fréquentation est importante avec un pointage à 3400 véhicules/jour dont 3,32% de poids lourds<sup>4</sup>.

Avec le développement du travail transfrontalier vers l'Allemagne et surtout le Luxembourg, le trafic routier a explosé en l'espace de trois décennies. Lors des flux quotidiens domicile-travail, les axes majeurs sont vite saturés, le trafic se reportant alors sur les axes secondaires. Dans ce maillage des voies de circulation, la capacité des points de franchissement est primordiale pour conserver la fluidité du trafic.

**Aujourd'hui, en regard de sa fréquentation, le pont de Cattenom est un goulet d'étranglement préjudiciable à la fluidité du trafic.**

#### 2.1.2. Documents de planification

La zone où est situé le pont est concerné par plusieurs documents de planification :

- la directive territoriale d'aménagement (DTA) des bassins miniers nord lorrains de 2005 ;
- le schéma de cohérence territoriale de l'agglomération thionvilloise (SCoTAT) ;
- le POS de Cattenom ;
- le PLU de Koenigsmacker ;
- le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Rhin-Meuse ;
- le plan de prévention des risques inondation (PPRi) ;
- le schéma régional climat air énergie (SRCAE) ;
- le schéma régional de cohérence écologique.

**Le projet est compatible avec l'ensemble de ces documents.**

---

<sup>1</sup> Données CG57 de 2008

<sup>2</sup> Données CG57 de 2011.

<sup>3</sup> Données CG57 de 2010

<sup>4</sup> Données CG57 de 2014.

## 2.2. ANALYSE DU PROJET

La reconstruction du pont de Cattenom est un marronnier local depuis plus de trente ans. Bien que le pont de Malling, distant de 3 km, offre une alternative intéressante (voie double et pas de limitation de poids), le pont de Cattenom a toujours été assidument fréquenté comme le démontre les relevés de trafic du conseil départemental.

En 2012, le projet de reconstruction est inscrit parmi les dix grands projets prioritaires du schéma directeur routier du département. Il s'agit de remédier à la problématique d'enclavement que connaît Cattenom, en particulier vers le sud, mais également à celle spécifique des capacités du réseau routier pour l'évacuation des populations en cas d'incident nucléaire.

Le 9 décembre 2014, le conseil départemental a organisé une réunion publique d'information à Cattenom. Lors de cette réunion, le président du conseil départemental a exposé le projet d'aménagement et de développement du secteur de Cattenom pour la période 2015-2019. Ce projet comprend, entre autres, la reconstruction du pont de Cattenom et la construction d'une voie reliant la RD1 au nouveau pont pour contourner l'agglomération<sup>5</sup>.

La reconstruction du pont, dont les travaux sont prévus débuter en 2016, est motivée par la conjonction de trois préoccupations :

- la dégradation accélérée de l'ouvrage actuel qui nécessite des investissements d'entretien de plus en plus important ;
- la nécessité d'adapter les structures routières au trafic actuel ;
- les besoins imposés pour la sécurité des populations du fait de la présence de la centrale de production d'électricité à énergie nucléaire implantée sur le territoire de Cattenom.

### 2.2.1. Dégradations de l'ouvrage

La structure des ports artificiels alliés a été étudiée pour permettre le débarquement de la logistique. De ce fait, cette structure ne comprenait qu'une voie de circulation « ship to shore<sup>6</sup> » et a été techniquement conçue pour une utilisation temporaire, mais intensive<sup>7</sup>, qui n'excéderait pas un an.

Depuis sa mise en service à Cattenom, il y a 50 ans, le pont est régulièrement entretenu pour la sécurité des usagers. Cependant, avec le temps et l'augmentation du trafic, la fréquence des entretiens les coûts induits augmente inexorablement. Aujourd'hui, ces coûts sont jugés trop élevés au regard des services rendus et justifient du remplacement de l'ouvrage dont la « mort technique » est inéluctable d'ici quelques années.

**Le pont actuel est totalement obsolète et vétuste ; le coût d'entretien est trop élevé par rapport aux services rendus.**

### 2.2.2. Adaptation au trafic

Le pont actuel a été construit dans l'urgence afin de renforcer un maillage routier lacunaire. A la mise en service, en 1965, sa capacité était jugée satisfaisante pour absorber le trafic routier d'alors. La circulation alternée imposée par la voie unique est un frein notable à la fluidité du trafic et une source de désagrément pour les usagers, en particulier les nombreux travailleurs frontaliers qui l'empruntent quotidiennement.

---

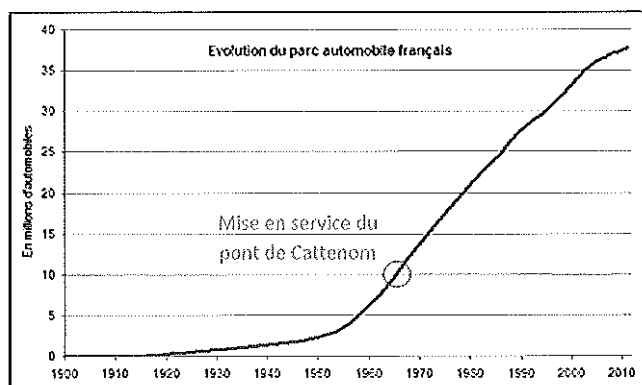
<sup>5</sup> Ces deux projets sont distincts. L'un est porté par le conseil départemental, le second par la commune de Cattenom.

<sup>6</sup> Littéralement : du bateau à la plage.

<sup>7</sup> Les éléments flottants étaient conçus pour supporter les 32 tonnes du char Sherman M4.



Depuis la mise en service de ce pont, on a assisté au développement considérable du parc routier national dont le nombre d'unités en circulation a été multiplié par 6 en l'espace de cinq décennies<sup>8</sup>. Localement, du fait du grand nombre de travailleurs transfrontaliers, les flux quotidiens sont massifs et la saturation des grands axes (A31) entraîne celle des axes secondaires dont la RD1, vers le Luxembourg et la RD654, vers l'Allemagne.



Actuellement, le trafic quotidien sur l'ouvrage est de plus de 4500 véhicules dont 3% de poids lourds, ce qui est conséquent pour un ouvrage de ce type dont les éléments principaux ont été conçus, à l'origine, pour une utilisation provisoire.

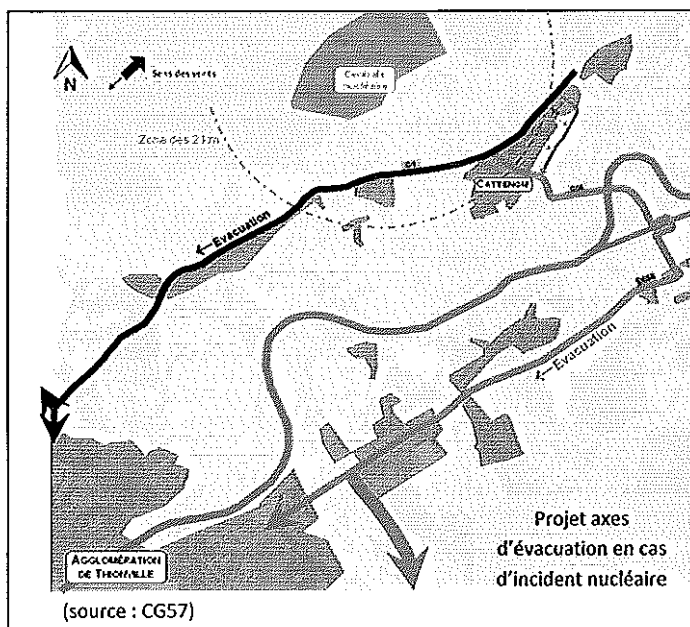
**Le pont actuel ne répond plus aux besoins engendrés par le trafic.**

### 2.2.3. Sécurité publique

En cas d'incident nucléaire susceptible d'affecter les populations locales, le réseau routier doit présenter un maillage suffisamment dense et aux capacités adaptées afin de permettre l'évacuation des populations menacées et l'acheminement des moyens de secours et de lutte contre le risque nucléaire.

Compte tenu des vents d'ouest dominants, aujourd'hui, seule la RD 1 est utilisable en « va et vient » avec pour corolaire une saturation immédiate de l'axe et l'asphyxie au niveau de l'agglomération de Thionville.

La RD 56 passant par le pont de Cattenom est une alternative permettant de reporter une partie des flux sur la RD 654 et vers le sud en évitant l'agglomération de Thionville.



Actuellement, les caractéristiques du pont de Cattenom ne répondent pas aux critères nécessaires à la prise en compte de cette alternative.

**Le projet participera à la sécurité publique comme le stipule le SCoTAT.**

### 2.2.4. Impact environnemental

Les enjeux environnementaux sont jugés faibles. L'autorité environnementale (Ae), dans son avis du 17 février 2015, juge le dossier d'étude d'impact de bonne qualité tant dans l'évaluation des enjeux principaux que dans les mesures compensatoires, en particulier celle liée au risque inondation<sup>9</sup>. Elle juge le résumé non technique clair et lisible et synthétisant fidèlement l'étude d'impact.

<sup>8</sup> Source INSEE : En 1965, 47,5% des ménages possédait une voiture contre 82,7% en 2007. Le parc routier tous types de véhicule confondus, compte en 2013 38,2 millions d'unités contre 6,24 millions en 1960.

<sup>9</sup> Un accord a été trouvé avec voie navigable de France (VNF) pour la compensation des volumes créés par le nouvel ouvrage.

S'agissant de l'impact en phase d'exploitation, l'Ae estime qu'une étude plus profonde de la nature et du volume du trafic aurait dû être menée pour pouvoir affirmer qu'il n'y aura pas d'augmentation significative de ce dernier.

Le rapporteur note que les pointages de trafic sur les ponts indiquent que celui de Cattenom, malgré sa voie unique et sa limitation de tonnage, supporte 1,5 fois le trafic du pont de Malling. Si la situation était inversée, il est certain qu'une partie notable du trafic passant par Malling se reporterait sur Cattenom. Cela n'étant pas le cas, le rapporteur juge que le trafic sur le pont de Cattenom ne devrait s'intensifier que très modérément.

Par ailleurs, le rapporteur estime que l'impact du trafic routier, même plus dense, sera largement tempéré grâce à la fluidité qu'apportera le double sens de circulation en continu. De plus, si le projet du contournement de l'agglomération de Cattenom est mis en œuvre, les nuisances pour les riverains seront encore moindres.

**L'impact environnemental est bien identifié et pris en compte par le porteur de projet.**

#### **2.2.5. Impact sur les flux de circulation**

Le nouveau pont de Cattenom prend en compte les déplacements doux. Outre une double voie pour les véhicules, il comporte de part et d'autre une voie pour les piétons et une voie pour les cyclistes. La voie cyclable est raccordée à la V 50, « Charles le Téméraire » qui longe la Moselle.

Durant la phase chantier, la circulation sur la RD 56 sera interrompue à divers moments. Le rapporteur estime que le report du trafic s'effectuera pour une très large part sur le pont de Malling qu'emprunte la RD 62. En effet, ce pont est le plus proche (2,5 km) par rapport à celui de Thionville (6 km). Si le pont de Malling peut absorber ce sur-traffic temporaire, l'impact de ce dernier sur les villages de Malling et Gavissera sera conséquent en termes de fluidité du trafic et de nuisances pour les riverains, en particulier avec le flux des travailleurs transfrontaliers. A cela s'ajoute un impact sur la sécurité des riverains, compte tenu de l'étroitesse des rues et trottoirs dans ses villages.

**Le détournement provisoire de la circulation vers le pont de Malling engendrera des nuisances certaines aux habitants de Malling et Gavissera.**

#### **2.2.6. Maîtrise foncière**

Le projet nécessitera l'acquisition de terrains, notamment sur la rive droite afin d'y placer le raccordement sur la RD 56. Un dialogue est en cours entre le propriétaire de la parcelle concernée et le conseil départemental pour trouver un accord amiable et éviter ainsi le recours à la procédure d'expropriation, préjudiciable en termes de dédommagement pour le propriétaire et de temps perdu pour le porteur de projet.

L'appréciation sommaire des dépenses prévoit un montant de 100000 € au titre des acquisitions foncières.

**Le porteur de projet n'a pas encore la maîtrise foncière. Celle-ci devrait être acquise à l'amiable.**

#### **2.2.7. Coût du projet**

L'appréciation sommaire du coût de l'ouvrage de remplacement est estimé à 12 M€. Le rapporteur, incompétent en matière de travaux publics, a profité de la visite d'un ingénieur « études de prix » du groupe EIFFAGE pour recueillir son avis sur l'estimation donnée. Après avoir consulté les caractéristiques du projet dans le dossier, celui-ci a indiqué que le coût indiqué est dans la fourchette généralement admise pour ce type d'ouvrage.

Le choix de reconstruire le pont au même endroit que l'actuel répond à des questions de coût et de temps. En effet, construire en amont ou aval de l'actuel pont engendrerait un coût financier beaucoup plus élevé :

- la rivière y est plus large et ouverte à la navigation, cela impliquant un ouvrage plus long et élevé ;
- obligation de créer une nouvelle voie de circulation et un aménagement conséquent des berges.

Par ailleurs, un tel projet s'élabore sur une durée très longue.<sup>10</sup>

Le projet est financé par le conseil départemental. A titre indicatif, son coût estimé représente 50% de la part investissement du budget 2015 de la DRD<sup>11</sup>. Cependant, ce type d'investissement s'amortit sur une longue période. Par ailleurs, des négociations sont en cours avec EDF pour que l'opérateur assure une partie du financement car le nouveau pont participe au renforcement du plan de sécurité nucléaire.

**Le coût estimé du projet est jugé comme raisonnable compte tenu des caractéristiques de l'ouvrage.**

## CONCLUSIONS DE L'ANALYSE

Le pont de Cattenom se révèle être un élément stratégique de mobilité pour la liaison entre l'agglomération de Thionville et le secteur de Cattenom, sur la frontière naturelle que représente la Moselle. Son remplacement est inscrit depuis 2012 dans les priorités du schéma directeur routier départemental.

Obsolète, coûteux et proche d'une réforme définitive, l'actuel pont ne peut plus subsister en l'état. Sa reconstruction est devenue une nécessité afin de répondre aux exigences du trafic d'aujourd'hui et participer à la sécurité des populations en cas d'incident nucléaire.

L'esprit du projet est bien de remplacer un ouvrage vieillissant et pas de créer une nouvelle voie de circulation, plus gourmande en termes de temps et de finance.

L'impact environnemental est bien identifié et les mesures compensatoires adaptées.

Temporairement, la coupure du trafic et son report sur les autres ouvrages, principalement le pont de Malling, engendreront des nuisances notables pour les riverains des communes de Malling et de Gavisse.

---

<sup>10</sup> Une dizaine d'années selon le représentant du porteur de projet.

<sup>11</sup> Division routière départementale.

## CHAPITRE 3 ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

### 3.1. ORGANISATION DE L'ENQUÊTE

Par décision numéro E14000232/67 du 9 janvier 2015 (cf. annexe 1), le président du tribunal administratif de Strasbourg a désigné le rapporteur du présent rapport, monsieur Marc ALLENO, en qualité de commissaire enquêteur titulaire.

Le 4 février 2014, le rapporteur a eu un entretien avec MM BRUDER et LUDWIEG, en charge de l'infrastructure au conseil départemental de la Moselle, afin de se faire présenter le projet et visiter les lieux.

Les contacts ont été pris par courriels interposés avec Mme CAPPANNELLI, chargée des enquêtes publiques à la préfecture de la Moselle. Le 5 février 2015, le rapporteur lui a proposé le calendrier de l'enquête.

Pour permettre la plus large participation du public et sur proposition de l'autorisation organisatrice, le rapporteur a créé l'adresse courriel [enquete.pont-cattenom@laposte.net](mailto:enquete.pont-cattenom@laposte.net) pour la durée de l'enquête. Cette adresse figure sur l'arrêté préfectoral et l'avis d'enquête

Le 6 février 2014, a été diffusé l'arrêté préfectoral 2015-DLP/BUPE-94 prescrivant l'enquête du 12 mars 2015 au 10 avril 2015 inclus, soit 30 jours consécutifs (cf. annexe 2).

Le rapporteur tient à souligner le caractère sincère et cordial des relations avec les représentants du conseil départemental. Ceux-ci ont toujours répondu avec diligence et complétude à ses questions et demandes d'information. Les relations avec l'autorité organisatrice se sont limitées aux échanges de courriels strictement nécessaires.

### 3.2. INFORMATION DU PUBLIC

La publicité de l'enquête publique a été assurée conformément aux articles L123-10 et R123-11 du code de l'environnement. Un certificat d'affichage a été envoyé au rapporteur le 11 avril par le maire de Kœnigsmacker et le 17 avril par le maire de Cattenom (cf. annexe 3) ;

L'avis d'enquête a été apposé sur les panneaux d'affichage des communes de Cattenom, Kœnigsmacker et de leurs annexes.

S'agissant des affiches sur site, elles ont été réalisées conformément aux prescriptions de l'article 1 de l'arrêté du 24 avril 2012.

#### Information légale

L'information légale a été réalisée comme suit :

- par voie de presse avec la publication d'avis dans deux journaux :
  - 1<sup>er</sup> avis paru le 10 février dans Le Républicain Lorrain et le 17 février dans Les Affiches - Moniteur ;
  - 2<sup>e</sup> avis paru le 12 mars dans Le Républicain Lorrain et le 13 mars dans Les Affiches - Moniteur.
- Par voie d'affichage :
  - Panneaux d'affichage municipaux de Kœnigsmacker et de ses annexes, Metrich et la cité des Officiers ;
  - Panneaux d'affichage municipaux de Cattenom et de son annexe de Sentzich ;
  - Sur le site, en bordure de la RD 56, de part et d'autre de l'ouvrage actuel.

La copie des avis de presse a été adressée au rapporteur par l'autorité organisatrice le 16 mars 2015.

### Information extralégale

L'enquête publique a été annoncée sur le site Web et le panneau d'information lumineux de la commune de Kœnigsmacker. La commune de Cattenom, bien qu'ayant un site internet, s'est limitée à la seule publicité légale par voie d'affichage.

La publicité par voie de presse a été vérifiée à chaque parution par le rapporteur.

L'affichage en mairie et sur site a été vérifié par le rapporteur :

- le 25 février soit 15 jours avant l'ouverture de l'enquête publique ;
- avant chaque permanence.

Lors du contrôle le 12 mars, le rapporteur s'est aperçu que l'affiche sur site côté rive gauche avait disparu. Le CG57 en a été informé immédiatement et a réagi rapidement en remettant l'affiche en place.

**La diffusion de l'information a été la plus large possible. Le rapporteur la juge satisfaisante et suffisante à l'information du public.**

### Dossier et registre d'enquête

Un exemplaire du dossier d'enquête ainsi qu'un registre d'enquête ont été mis à la disposition du public durant 30 jours dans les mairies de Cattenom et de Kœnigsmacker. Ces documents étaient consultables aux heures d'ouverture des locaux. Le public a pu consigner ses observations, remarques ou suggestions éventuelles :

- sur les registres ouverts à cet effet ;
- par courrier adressé à la mairie, à l'attention du commissaire-enquêteur ;
- par courriel à l'adresse créée par le rapporteur pour la durée de l'enquête.

Les registres d'enquête ont été cotés et paraphés par le rapporteur et clos par lui le 12 avril 2015 au terme de l'enquête.

### **3.3. PERMANENCES DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR**

En concertation avec l'autorité organisatrice, cinq permanences ont été planifiées selon le calendrier suivant :

Mairie de Cattenom

- Jeudi 12 mars de 14H00 à 17H00.
- Samedi 28 mars de 10H00 à 12H00.
- Vendredi 10 avril de 14h00 à 17h00.

Mairie de Kœnigsmacker

- Samedi 21 mars de 10h00 à 12h00.
- Jeudi 2 avril de 15h00 à 18h00.

### **3 4. INCIDENTS RELEVÉS AU COURS DE L'ENQUÊTE**

L'enquête publique s'est déroulée sans aucun incident. Les visiteurs ont toujours été courtois et ouverts aux explications données par le rapporteur.

### 3.5. CHRONOLOGIE DE LA PROCÉDURE

DATE	OBJET
14 janvier	Réception de la décision du TA de Strasbourg
19 janvier	Réception du dossier
4 février	Réunion avec les représentants du conseil départemental
25 février	Vérification de l'affichage
12 mars	1 <sup>ère</sup> permanence à la mairie de Cattenom. Vérification de l'affichage en mairie et sur site
21 mars	2 <sup>e</sup> permanence à la mairie de Kœnigsmacker. Vérification de l'affichage en mairie et sur site
28 mars	3 <sup>e</sup> permanence à la mairie de Cattenom. Vérification de l'affichage en mairie et sur site
2 avril	4 <sup>e</sup> permanence à la mairie de Kœnigsmacker. Vérification de l'affichage en mairie et sur site
10 avril	5 <sup>e</sup> permanence à la mairie de Cattenom. Vérification de l'affichage en mairie et sur site Clôture des registres
13 avril	Entretien avec le porteur de projet et remise en main propre du procès-verbal de synthèse
17 avril	Réception du mémoire en réponse du porteur de projet
4 mai	Envoi du rapport : Préfet de la Moselle (pour attribution) Conseil départemental de la Moselle (pour information) Tribunal administratif de Strasbourg (à titre de compte rendu)

### 3.6. CLOTURE DE L'ENQUÊTE

L'enquête publique a été clôturée le 10 avril 2015 à 17h00. Les registres ont été clos par le rapporteur à la fin de la dernière permanence.

Le 13 avril, le rapporteur s'est entretenu avec M BRUDER du conseil départemental. Lors de cet entretien, le rapporteur lui a exposé les observations reçues du public et lui a remis le procès-

verbal de synthèse (cf. annexe 5). Le mémoire en réponse du porteur de projet a été reçu le xxxx (cf. annexe 6).

Le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ont été édités sur un document papier relié et copiés sur CD-ROM au format PDF.

Un exemplaire du rapport et de ses conclusions et du CD-ROM ont été adressés en courrier recommandé à :

- Monsieur le Préfet de la Moselle ;
- Monsieur le président du conseil départemental de la Moselle ;
- Monsieur le Président du tribunal administratif de Strasbourg.

Le rapporteur tient à souligner les excellentes relations avec le personnel des mairies qui a répondu avec diligence à toutes les demandes de mise à disposition des moyens matériels nécessaires au bon déroulement de l'enquête.

## **CHAPITRE 4 LES OBSERVATIONS DU PUBLIC**

### **4.1. Généralités**

Sans grande surprise, cette enquête n'a pas suscité l'intérêt du public. Cela est certainement imputable au fait que la reconstruction du pont de Cattenom est réclamée et attendue depuis de nombreuses années par les riverains et plus largement par les usagers, résidents proches ou plus lointains.

Résidant non loin de Cattenom, le rapporteur, à divers reprises, s'est entretenu du projet d'une manière informelle avec des voisins et amis. Les réponses ont été unanimes et peuvent se résumer d'un mot : « **ENFIN !** » ; ce qui traduit indubitablement une adhésion forte au projet.

Durant les permanences, il y a eu 5 visites dont 2 avec dépôt d'une observation. Toutes les visites ont eu lieu à la mairie de Cattenom :

- M HAUTCOEUR (ingénieur EIFFAGE) ;
- Mme Murielle MICHALOWSKI, avec observation ;
- Mme Yolande IMMER, avec observation ;
- 2 anonymes venus consulter le dossier.

Il n'y a eu aucune visite hors permanence et aucun courrier ou courriel n'a été reçu.

### **4.2. Analyse des observations**

#### **Observations portées sur le registre**

##### **Observation n°1 Mme Murielle MICHALOWSKI**

Mme MICHALOWSKI, qui utilise quotidiennement le pont, apprécie la conception du projet (2 voies et prise en compte des déplacements doux). Elle regrette que le nouvel ouvrage rompe avec l'architecture et la discrétion du pont actuel.

#### **Avis du porteur de projet (extraits du mémoire en réponse) :**

L'architecte retenu pour la conception du pont a tenté de conserver l'esprit du pont existant tant dans sa forme que dans les matériaux utilisés. Néanmoins la volumétrie du pont sera nécessairement différente de celle du pont actuel puisque l'ouvrage accueillera deux voies de circulation pour les véhicules motorisés et deux voies pour les modes doux (piétons et cyclistes notamment) alors que le pont actuel est une passerelle provisoire n'offrant qu'une seule voie de circulation.

#### **Avis du rapporteur**

La largeur de l'ouvrage va plus que doubler et celui-ci sera donc imposant. Cette remarque sur l'esthétique du projet ne remet pas en cause son utilité publique.



## **Observation n°2**

Mme Yolande IMMÉR

Mme IMMÉR déplore le choix de l'emplacement du futur pont car il restera inaccessible durant les crues et le projet de contournement de l'agglomération qui rejoindra le futur pont sera une source de nuisance et coûtera cher.

Elle suggère :

- soit de placer le nouvel ouvrage au niveau de la zone artisanale de Cattenom, accolé au port de la centrale EDF, afin de faciliter l'accès à la zone commerciale de Basse-Ham et à la bretelle de raccordement vers l'A31 ;
- soit de construire un grand viaduc qui surplomberait les zones inondables.

### **Avis du porteur de projet (extraits du mémoire en réponse) :**

Mme IMMÉR désapprouve le choix de l'emplacement du futur pont qui restera inaccessible pendant les crues de la Moselle et propose, soit de construire l'ouvrage au niveau de la zone artisanale de CATTENOM, soit de construire un viaduc qui surplomberait les zones inondables.

La reconstruction du pont a été décidée en lieu et place du pont existant en raison de la vétusté générale de cet ouvrage construit en 1960, une simple restauration ne permettant pas de réparer les défauts structurels du pont.

En outre, le pont existant n'étant plus adapté aux conditions actuelles de circulation, il sera remplacé par un ouvrage à deux voies qui permettra de supprimer la circulation alternée, de favoriser les mobilités en situation d'urgence, de rendre le pont accessible à toutes les catégories de véhicules et de créer des espaces réservés aux modes doux de déplacement.

A noter que le projet de reconstruction du pont provisoire de CATTENOM en place est inscrit dans le Document d'Orientations Générales du Schéma de Cohérence Territoriale de l'Agglomération Thionvilloise (SCoTAT).

Il n'a pas été prévu de rehausser la route départementale reliant le pont à CATTENOM afin de la rendre insubmersible, ou de construire un viaduc surplombant les zones inondables, en raison du coût très important d'une telle opération, de ses difficultés techniques de réalisation et de la contrainte de compensation de zone inondable alors que les crues de la Moselle n'entraînent, dans les faits, que quelques jours de coupure de la route par an.

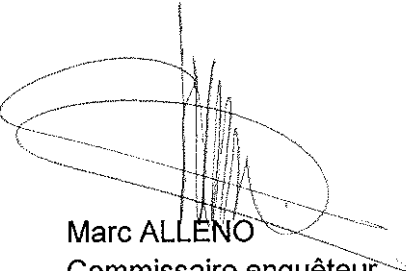
### **Avis du rapporteur**

De la longue discussion avec Mme IMMÉR, il ressort que la motivation de sa demande est liée à son intérêt personnel. En effet, propriétaire foncier de nombreuses parcelles sur le ban de Cattenom, elle a clairement indiqué que le projet de route contournant Cattenom pour relier la RD1 au nouveau pont impliquera des expropriations avec pour conséquences un niveau d'indemnisation largement inférieur au prix du constructible. Cette appréciation du projet ne remet pas en cause son utilité publique.

#### 4.3. Procès-verbal de synthèse

Conformément à l'article R123-18 du code l'environnement, le rapporteur a remis le 13 avril au représentant du porteur de projet le procès-verbal de synthèse (cf. annexe 5) consignnant les observations du public. Il lui a été demandé un mémoire en réponse. Le mémoire en réponse a été reçu le 17 avril 2015 (cf. annexe 6).

Fait à Thionville, le 3 mai 2015



Marc ALLENO  
Commissaire enquêteur

# **Annexes au rapport d'enquête publique N° 14000232/67**

1. décision du tribunal administratif de Strasbourg
2. arrêtés municipaux pour la concertation et l'enquête publique
3. certificats d'affichage des maires de Cattenom et de Kœnigsmacker
4. copie des observations du public portées au registre d'enquête de Cattenom
5. Copie du procès-verbal de synthèse
6. Copie du mémoire en réponse du conseil départemental

Annexe 1

Décision du tribunal administratif de Strasbourg

REPUBLIQUE FRANCAISE

DECISION DU

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE STRASBOURG

08/01/2015

N° E14000232 /67

LE PRESIDENT DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF

**Décision désignation et provision**

VU enregistrée le 30/12/2014, la lettre par laquelle M. le Préfet de la Moselle demande la désignation d'un commissaire enquêteur en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet :

*Enquête publique préalable à la Déclaration d'utilité publique du projet de reconstruction du pont de Cattenom sur la RD 56 sur le territoire des communes de Cattenom et Koenigsmacker.*

VU le code de l'environnement ;

**DECIDE**

**ARTICLE 1** : Monsieur Marc ALLENO est désigné en qualité de commissaire enquêteur titulaire pour l'enquête publique mentionnée ci-dessus.

**ARTICLE 2** : Monsieur Jean-Luc BITARD est désigné en qualité de commissaire enquêteur suppléant pour l'enquête publique mentionnée ci-dessus.

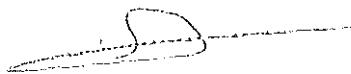
**ARTICLE 3** : Le CONSEIL GENERAL DE LA MOSELLE versera une provision d'un montant de 600 euros, dans le délai de 10 jours, à la Caisse des dépôts et consignations.

**ARTICLE 4** : Pour les besoins de l'enquête publique, le commissaire enquêteur est autorisé à utiliser son véhicule, sous réserve de satisfaire aux conditions prévues en matière d'assurance, par la législation en vigueur.

**ARTICLE 5** : La présente décision sera notifiée à M. le Préfet de la Moselle, à Monsieur Marc ALLENO, à Monsieur Jean-Luc BITARD, au CONSEIL GENERAL DE LA MOSELLE et à la Caisse des dépôts et consignations.

Fait à Strasbourg, le 08/01/2015

Le Vice-président



Pascal Devillers



PREFET DE LA MOSELLE

Préfecture  
Direction des Libertés Publiques

**Arrêté n° 2015-DLP/BUPE- 94 du 6 février 2015**

prescrivant l'ouverture d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, au profit du Département de la Moselle, de son projet de reconstruction du pont de Cattenom, sur la RD 56, sur le territoire des communes de CATTENOM et KOENIGSMACKER

LE PREFET DE LA REGION LORRAINE,  
PREFET DE LA ZONE DE DEFENSE ET DE SECURITE EST,  
PREFET DE LA MOSELLE,  
CHEVALIER DANS L'ORDRE NATIONAL DE LA LEGION D'HONNEUR,  
CHEVALIER DANS L'ORDRE NATIONAL DU MERITE

Vu le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment les articles L. 1 et L.110-1 qui prévoient l'organisation de la présente enquête dans les formes prévues par le chapitre III du titre II du livre 1<sup>er</sup> du code de l'environnement ;

Vu le code de l'environnement, notamment les articles L.123-1 et suivants, L.123-3 et suivants, L.126-1, R.122-2, R.123-1 et suivants ;

Vu le décret 2004-374 du 29 avril 2004 modifié relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation des services de l'Etat dans les régions et les départements ;

Vu l'arrêté DCTAJ-2014-A-12 du 11 avril 2014 portant délégation de signature en faveur de Monsieur Alain CARTON, Secrétaire général de la préfecture de la Moselle ;

Vu la délibération de la commission permanente du Conseil Général de la Moselle du 2 juin 2014 sollicitant la déclaration d'utilité publique du projet susvisé ;

Vu le dossier présenté le 15 juillet 2014 par le Président du Conseil Général de la Moselle, comportant notamment une étude d'impact ;

Vu l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière environnementale ;

Vu la décision de M. le Président du Tribunal administratif de Strasbourg du 9 janvier 2015 désignant le commissaire enquêteur chargé de conduire l'enquête, ainsi que le commissaire enquêteur suppléant ;

Sur proposition de Monsieur le Secrétaire Général de la Préfecture de la Moselle,

**A R R E T E**

**PERIODE ET OBJET DE L'ENQUETE**

Article 1er : Il sera procédé à une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de reconstruction du pont de Cattenom, du 12 mars au 10 avril 2015 inclus, sur le territoire des communes de CATTENOM et KOENIGSMACKER

9 avenue de la préfecture  
L-1354 57000 METZ CEDEX  
R.11 7514 57000 METZ CEDEX  
L'OFFICIER PUBLIC MINISTRE  
L-1354 57000 METZ CEDEX  
T.11 75 24 37 34  
www.musee2m.fr

Annexe 2 (1)

Arrêté d'enquête publique

2

PUBLICITE DE L'ENQUETE

Article 2 : L'avis faisant connaître l'ouverture de l'enquête sera publié par les soins du Préfet quinze jours au moins avant le début de celle-ci et rapporté, dans les huit premiers jours de l'enquête, dans deux journaux locaux : « Le Republicain Lorrain » et « Les Affiches d'Alsace et de Lorraine ».

Cet avis sera affiché dans chaque mairie aux lieux habituels d'information du public quinze jours au moins avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci.

L'accomplissement de cette formalité sera justifié par un certificat de chaque maire.

Ledit avis est affiché, dans la mesure du possible, dans les mêmes conditions de délai et de durée et par les soins du responsable du projet, sur les lieux ou en un lieu situé au voisinage des aménagements, ouvrages ou travaux projetés et visible de la voie publique. Ce document devra répondre aux caractéristiques et dimensions fixées par l'arrêté du 24 avril 2012 du ministre chargé de l'environnement.

Cet avis, ainsi que le résumé non technique de l'étude d'impact, seront publiés sur le site internet de la préfecture de la Moselle : [www.moselle.gouv.fr](http://www.moselle.gouv.fr) - « les services de l'Etat » - « Publications » - « publicité légale toutes enquêtes publiques » - « enquêtes publiques hors ICPE ».

ORGANISATION DE L'ENQUETE

Article 3 : Monsieur Marc ALLENO, retraité, est désigné en qualité de commissaire enquêteur titulaire.

Il est autorisé à se faire assister par un véhicule personnel pour l'accomplissement de sa mission, sous réserve de satisfaire aux conditions prévues en matière d'assurance par la législation en vigueur.

Le commissaire enquêteur titulaire assurera les permanences selon le calendrier suivant :

- CATTENOM :
  - o 12 mars 2015 : de 14 à 17 h
  - o 28 mars 2015 : de 10 à 12 h
  - o 10 avril 2015 : de 14 à 17 h
- KOENIGSMACKER :
  - o 21 mars 2015 : de 10 à 12 h
  - o 2 avril 2015 : de 15 à 18 h.

Monsieur Jean-Luc BITARD, géomètre expert, est désigné en qualité de commissaire enquêteur suppléant, lequel intervient dans la conduite de l'enquête et dans l'élaboration du rapport et des conclusions, qu'en cas de remplacement du commissaire enquêteur titulaire démissionnant, dans les conditions énoncées dans le présent arrêté.

Article 4 : Le dossier comprenant notamment l'avis de l'autorité environnementale, ainsi qu'un registre d'enquête seront déposés dans chaque mairie pendant toute la durée de l'enquête. Toute personne intéressée pourra en prendre connaissance pendant les jours et heures habituels d'ouverture des mairies et consigner éventuellement ses observations, propositions et contre-propositions sur le registre déposé à cet effet ou les adresser :

- soit par écrit, à chaque mairie, à l'attention du commissaire enquêteur (l'enveloppe de transmission portant « Enquête publique « DUP - Pont de Cattenom » » - à l'attention de M. ALLENO)

- soit par mail, [enquete.pont-cattenom@bpostco.net](mailto:enquete.pont-cattenom@bpostco.net).

Ces observations, propositions et contre-propositions recueillies sont tenues à la disposition du public dans les mairies, dans les meilleurs délais.

Toute personne peut, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique auprès du Préfet de la Moselle dès la publication du présent arrêté.

## Annexe 2 (2)

### Arrêté d'enquête publique

4

Le commissaire enquêteur transmet à Monsieur le Préfet de la Moselle, les registres et pièces annexées, avec les rapports et ses conclusions motivées, dans un délai de trente jours à compter de la date de la clôture de l'enquête, avec son avis motivé.

Il transmet simultanément une copie des rapports et des conclusions motivées au Président du Tribunal administratif de Strasbourg.

**Article 10 :** Une copie du rapport et des conclusions est tenue à la disposition du public sans délai pendant un an à compter de la date de la clôture de l'enquête à la mairie de CATTENOM et KOENIGSMACKER, ainsi qu'à la préfecture de la Moselle.

Ces documents sont publiés durant ce même délai sur le site de la préfecture de la Moselle : [www.moselle.gouv.fr](http://www.moselle.gouv.fr) - « les services de l'Etat » - « publications » - « publicité légale toutes enquêtes publiques » - « enquêtes publiques hors ICPE ».

**Article 11 :** Le Conseil Général de la Moselle dispose d'un délai de six mois à compter de la date de fin de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique pour se prononcer, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée.

Après transmission de la déclaration de projet ou à l'expiration du délai imparti à la collectivité ou à l'établissement intéressé, le Préfet décide de la déclaration d'utilité publique.

**Article 12 :** - Le Secrétaire Général de la Préfecture de la Moselle,

- les maires de CATTENOM et KOENIGSMACKER,

- le Président du Conseil général de la Moselle,

- le commissaire enquêteur titulaire,

sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

LE PREFET,  
Pour le Préfet,  
Le Secrétaire général,  
Aldi CARLON

3

Les registres d'enquête à feuillets non mobiles seront cotés et paraphés par le commissaire-enquêteur titulaire.

Les observations du public sont consultables et communicables aux frais de la personne qui en fait la demande pendant toute la durée de l'enquête.

**Article 5 :** Le commissaire enquêteur titulaire peut, par décision motivée, et après notification parvenue à Monsieur le Préfet de la Moselle au plus tard 23 mars 2015, prolonger l'enquête pour une durée maximale de trente jours, notamment lorsqu'il décide d'organiser une réunion d'information et d'échange avec le public durant cette période de prolongation de l'enquête.

**Article 6 :** Pendant l'enquête, le commissaire enquêteur titulaire reçoit le maître d'ouvrage de l'opération soumise à l'enquête publique à la demande de ce dernier. Il peut en outre :

- recevoir toute information et, s'il estime que des documents sont utiles à la bonne information du public, demander au maître d'ouvrage de communiquer ces documents au public. Cette demande ne peut porter que sur des documents en la possession de ce dernier. Lorsque de tels documents sont ajoutés en cours d'enquête, un bordereau joint au dossier d'enquête mentionne la nature des pièces et la date à laquelle celles-ci ont été ajoutées au dossier d'enquête ;

- visiter les lieux concernés, à l'exception des lieux d'habitation, après en avoir informé au préalable les propriétaires et les occupants au moins quarante-huit heures à l'avance, en leur précisant la date et l'heure de la visite projetée ;

- entendre toutes les personnes concernées par le projet qui ont fait la demande et convoquer toutes les personnes dont il juge l'audition utile ;

- organiser, sous sa présidence, toute réunion d'information et d'échange avec le public en présence du maître d'ouvrage.

**Article 7 :** Des informations sur le projet peuvent être obtenues auprès de :

Monsieur le Président du Conseil général de la Moselle  
Direction des routes, des transports et des constructions  
Division des investissements routiers  
Service des Affaires Foncières  
17, quai Paul Willizer - B.P. 11096  
57036 METZ CEDEX 1  
Monsieur Gérard BRUDER – 03 87 34 76 80 – [gerard.bruder@cg67.fr](mailto:gerard.bruder@cg67.fr)

#### CLÔTURE DE L'ENQUÊTE

**Article 8 :** A l'issue de l'enquête, le registre d'enquête est mis sans délai à disposition du commissaire enquêteur et clos par lui.

Des réceptions des registres et des documents annexés, le commissaire enquêteur rencontre, dans la huitaine, le responsable du projet et lui communique les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le responsable du projet dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles.

#### RAPPORT ET CONCLUSIONS

**Article 9 :** Le commissaire enquêteur établit un rapport distinct qui relate le déroulement de l'enquête et examine les observations recueillies.

Son rapport comporte le rappel de l'objet du projet, la liste de l'ensemble des pièces figurant dans chaque dossier d'enquête, une synthèse des observations du public, une analyse des propositions et contre-propositions produites durant l'enquête et, le cas échéant, les observations du responsable du projet en réponse aux observations du public.

Le commissaire enquêteur consigne ses conclusions motivées en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet.



LE DÉPARTEMENT DE LA MOSELLE - ARRONDISSEMENT DE THIONVILLE

### VILLE DE KOENIGSMACKER

11 rue de l'Église  
57700 KOENIGSMACKER  
Téléphone : 03 82 56 39 10  
Fax : 03 82 55 03 64

## CERTIFICAT D'AFFICHAGE

Je soussigné, ZENNER Pierre, Maire de la Commune de KOENIGSMACKER, certifie que l'arrêté préfectoral et l'avis de mise à enquête Publique, concernant :

**Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, au profit du Département de la Moselle, de son projet de reconstruction du pont de Cattenom, sur la RD56, sur le territoire de notre commune.**

Ont été affichés le 19 février 2015, avant l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci, soit du 12 mars au 10 avril 2015.

KOENIGSMACKER, le 11 avril 2015

Le Maire,

Pierre ZENNER



## Annexe 3

### Certificats d'affichage

Département de la Moselle

Commune de

N° dossier 2014

### Certificat d'affichage

Ouverture d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, au profit du Département de la Moselle,

de son projet de reconstruction du pont de Cattenom, sur la RD 56, sur le territoire des communes de CATTENOM et KOENIGSMACKER

Je soussigné; Bernard ZENNER, adjoint au Maire de CATTENOM certifie que l'arrêté et le projet du département de la Moselle faisant connaître au public l'ouverture des enquêtes, a été affiché, avant le début de celles-ci, à compter du 12 mars 2015, et pendant toute leur durée, soit du 12 mars au 10 avril 2015, dans la commune de CATTENOM, par affichage à la porte de la mairie et (1) à la Mairie de Koenigsmacker.

Fait à CATTENOM le 16 avril 2015 (2)

Le Maire  
Per Direction  
B. ZENNER



(1) publier et tenir à jour pendant toute la durée de l'enquête, soit du 12 mars au 10 avril 2015, dans la commune de CATTENOM, par affichage à la porte de la mairie et (1) à la Mairie de Koenigsmacker.

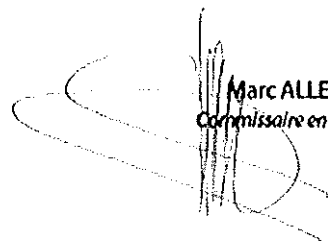
Copie des observations portées sur le registre d'enquête de Cattenom

2/07

... (Cattenom) (habitant de Cattenom)  
J'utilise le pont 2 à 4 fois par jour et j'apprécie une  
nouvelle pont à double voie avec son périsseau.  
J'aurais aimé garder l'esprit de l'ancien pont  
de pont son architecture métallique et sa description.

... IMMER 4 de Luxembourg (LITENET)  
Est implémenté sur le pont de Cattenom à Cattenom, il y a  
une nécessité pour les transports, le pont de Cattenom  
trajets sur les ponts et l'écoulement de l'eau, faire  
une nouvelle route qui évite les accidents de circulation  
tranchée. Le pont se trouve dans le prolongement de  
la zone résidentielle et commerciale de Cattenom et  
faciliter l'accès à la ville de Cattenom ainsi  
qu'à la zone commerciale de Cattenom. Doubler  
l'actuelle route EDF ne me paraît pas impossible car  
je n'ai pas de objections. Il faudrait effectuer  
un projet pour l'implémentation de la route.  
Et pourquoi ne pas faire un grand pont qui  
passerait au-dessus des zones inondables.

Fin de la première permanence à 17h00  
3 copies  
2 copies

  
Marc ALLENO  
Commissaire enquêteur



Copie du procès-verbal de synthèse

**Resume des observations**

Observation n°1  
 Mme MURIEL MACALOUSKI  
 Mme MACALOUSKI, qui assiste régulièrement le pont, apprécie la conception du projet, le volet et prise en compte des déplacements doux. Elle regrette que le nouvel ouvrage n'ait pas l'architecture et la décoration du pont actuel.

Observation n°2  
 Mme YVESSE NIVER  
 Mme NIVER s'oppose à l'absence de l'implémentation du pont par l'absence d'accessibilité durant les études et le projet de financement de l'opération de travaux et leur port sera une source de nuisance et coûts cher.  
 Elle suggère  
 - soit de placer le nouvel ouvrage au niveau de la zone artisanale de Cattenom, accès au pont de la centrale EDF afin de faciliter l'accès à la zone commerciale de Busswiller, et à la centrale de rattachement vers AGS.  
 - soit de construire un grand viaduc qui surplomberait les zones industrielles.

PROCÈS-VERBAL de communication des observations et avis recueillis par le commissaire enquêteur

Enquête publique n° E14000232/67  
 Reconstruction du pont de Cattenom

A Thionville le 12 avril 2015

REFERENCES : Code de l'environnement - article R. 122-13  
 « article préfectoral 2015-DUP-BUP-E24 du 2 février 2015

PIECES-JOINTES : résumé des observations du public (avec copie des registres)

Monsieur,  
 J'invie publiquement, dans le cadre de la reconstruction du pont de Cattenom, à être tenu le 10 avril 2015. Le plus rapide possible, ont été observés les lieux de Cattenom. Aucun courrier ou document n'a été reçu.

Au cours de cette enquête deux observations ont été recueillies au regard des travaux.  
 Ces observations sont formulées en deux points sous la forme d'un résumé et de la liste des restrictions au regard des travaux.  
 Le vote sera pris dans le cadre de la reconstruction du pont de Cattenom, article R. 122-13 du Code de l'environnement, vos observations éventuelles en regard au regard de chacun d'eux.

Veuillez agréer, monsieur, l'assurance de mes sentiments distingués.

Remis et commenté à la maison du département de Thionville le 12/04/2015  
 (en 2 exemplaires de 3 pages)

Pour le préfet :  
 M. Gérard BRUCER  
 Bureau Infrastructure CG07  
 Plus de détails sur : 13/04/2015

Le commissaire enquêteur  
 M. Marc ALLENO  
 Remis et commenté le 12/04/2015

## Copie du mémoire en réponse du conseil départemental de la Moselle (extraits)

Observation n° 1 – Mme Murielle MICHALOWSKI

Mme MICHALOWSKI regrette que le nouvel ouvrage rompe avec l'architecture et la discrétion du pont actuel.

L'architecte retenu pour la conception du pont a tenté de conserver l'esprit du pont existant tant dans sa forme que dans les matériaux utilisés. Néanmoins la volumétrie du pont sera nécessairement différente de celle du pont actuel puisque l'ouvrage accueillera deux voies de circulation pour les véhicules motorisés et deux voies pour les modes doux (piétons et cyclistes notamment) alors que le pont actuel est une passerelle provisoire n'offrant qu'une seule voie de circulation.

Observation n° 2 – Mme Yolande IMMÉR

Mme IMMÉR désapprouve le choix de l'emplacement du futur pont qui restera inaccessible pendant les crues de la Moselle et propose, soit de construire l'ouvrage au niveau de la zone artisanale de CATTENOM, soit de construire un viaduc qui surplomberait les zones inondables.

La reconstruction du pont a été décidée en lieu et place du pont existant en raison de la vétusté générale de cet ouvrage construit en 1960, une simple restauration ne permettant pas de réparer les défauts structurels du pont.

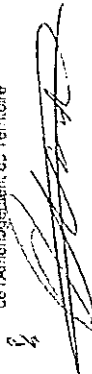
En outre, le pont existant n'étant plus adapté aux conditions actuelles de circulation, il sera remplacé par un ouvrage à deux voies qui permettra de supprimer la circulation alternée, de favoriser les mobilités en situation d'urgence, de rendre le pont accessible à toutes les catégories de véhicules et de créer des espaces réservés aux modes doux de déplacement.

A noter que le projet de reconstruction du pont prévisoire de CATTENOM en place est inscrit dans le Document d'Orientations Générales du Schéma de Cohérence Territoriale de l'Agglomération Thionvilloise (SCoTAT).

Il n'a pas été prévu de rehausser la route départementale reliant le pont à CATTENOM afin de la rendre inémersible, ou de construire un viaduc surplombant les zones inondables, en raison du coût très important d'une telle opération, des difficultés techniques de réalisation et de la contrainte de compensation de zone inondable alors que les crues de la Moselle n'entraînent, dans les faits, que quelques jours de coupure de la route par an.

Metz, le 15 avril 2015

Le Directeur de l'Équipement, de l'Environnement et  
de l'Aménagement du Territoire



Alain PAILHERET

Page 2 sur 2

CONSEIL GENERAL DE LA MOSELLE

RECONSTRUCTION DU PONT DE CATTENOM SUR LA RD 56

Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique  
du 12 mars au 10 avril 2015

Mémoire en réponse aux observations formulées  
par le public lors de l'enquête

Preamble

Le présent mémoire a pour objet de répondre aux observations du public formulées dans le cadre de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de reconstruction du pont de CATTENOM sur la RD 56, qui s'est déroulée du 12 mars au 10 avril 2015, à CATTENOM et KOENIGSMACKER.

Ce mémoire en réponse fait suite à la transmission par le commissaire-enquêteur du procès-verbal des observations, le 13 avril 2015, et s'articule autour des deux observations recueillies au cours de l'enquête publique.

Page 1 sur 2



**Conclusions motivées  
du commissaire-enquêteur**

## ANALYSE

Dans le cas particulier d'une procédure préalable à la DUP, il s'agit d'examiner si l'opération présente concrètement un caractère d'utilité publique, si le bilan coûts-avantages penche en faveur de l'opération (atteintes à la propriété privée, coût financier), examiner les inconvénients d'ordre social et les atteintes à des intérêts publics (santé, environnement), les justifications du projet retenu, examiner la compatibilité avec les documents de planification.

L'avenir du pont de Cattenom se pose en termes de choix :

1. Conserver l'ouvrage actuel ;
2. Construire un nouvel ouvrage.

On peut résumer les avantages et inconvénients de chaque choix ainsi :

	Avantages	Inconvénients
1	<ul style="list-style-type: none"><li>- Pas d'investissement immédiat</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- inadapté au trafic</li><li>- limité en tonnage</li><li>- bride le réseau d'évacuation en cas d'incident nucléaire</li><li>- ouvrage en fin de vie</li><li>- coût d'entretien élevé / services rendus</li><li>- discontinuité des modes de déplacement doux</li></ul>
2	<ul style="list-style-type: none"><li>- adaptation au trafic</li><li>- renforcement de la sécurité en cas d'incident nucléaire</li><li>- intégration des modes de déplacement doux</li><li>- valorisation du maillage routier</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- investissement lourd</li><li>- nuisances en phase chantier</li><li>- élévation probable du trafic en agglomération</li></ul>

Ce tableau met en évidence que le seul avantage de conserver le pont actuel est de ne pas engager d'investissements lourds. Du moins à court terme car l'ouvrage est en fin de vie et devra donc être remplacé inéluctablement.

### Examen point par point

#### Intérêt public

Le trafic a littéralement explosé ces trente dernières années avec le développement du travail transfrontalier. La vallée de la Moselle entre Thionville et la frontière est peut être riche en points de franchissement et le réseau routier souffre du goulet d'étranglement du pont de Cattenom.

Outre une gêne à la fluidité du trafic, ce goulet est aussi une entrave à l'application du plan de secours en cas d'incident nucléaire. En effet, les vents dominants étant orientés ouest et sud-ouest, les seuls points de passage utilisables pour l'évacuation des populations menacées et l'acheminement des moyens de secours et de lutte contre le risque nucléaire sont le pont de Thionville et celui de Cattenom. Actuellement, l'ouvrage de Cattenom, à voie unique, empêche d'exploiter la capacité de la RD 654 et son ouverture vers le sud.

Par ailleurs, l'intégration des modes de déplacement doux dans le projet permet d'assurer leur continuité le long de la Moselle.

Le remplacement de l'ouvrage actuel par un pont à 2 voies est d'intérêt public car il participe au renforcement de la sécurité des populations et permet de fluidifier le trafic important sur cet axe.

#### Poids financier

Le pont actuel n'engendre que des coûts d'entretien. Cependant, plus l'ouvrage vieillit, plus les entretiens sont rapprochés et lourds et, à court terme, il devra de toute façon être remplacé.

L'estimation du coût du projet semble être dans la fourchette « normale » pour ce type d'ouvrage. Cependant, il ne s'agit que d'une estimation sommaire et le coût final devrait être plus élevé (la situation contraire n'ayant jamais été rencontrée). Le poids financier du projet devrait être réparti entre le département et EDF dans le cadre de la participation au plan de secours.

Anticiper le remplacement de l'ouvrage permet donc d'économiser des coûts d'entretien qui ne seraient pas amortis compte tenu de son « restant à vivre ».

### Documents de planification

Le projet est compatible avec documents de planification en vigueur sur le territoire des communes de Cattenom et Kœnigsmacker.

### Emplacement du projet

L'emplacement choisi, la RD56 dans une partie étroite et non navigable de la Moselle, l'a été sur des considérations financières. En effet, construire un nouvel ouvrage à un autre endroit aurait nécessité des investissements considérablement plus lourds compte tenu de la largeur de la rivière et de la navigation fluviale qui imposeraient un ouvrage de grande envergure. Par ailleurs, l'investissement aurait aussi porté sur la création d'une nouvelle voie de circulation avec un impact environnemental non négligeable en matière d'hydrologie.

L'emplacement a été judicieusement choisi pour limiter le coût d'investissement.

### Maîtrise foncière

La construction du nouvel ouvrage nécessite l'acquisition d'une partie de parcelle privée sur la rive droite afin de réaliser le raccordement du nouveau pont sur la RD56. Le dialogue est en cours entre le propriétaire de la parcelle et le conseil départemental pour une acquisition à l'amiable.

La maîtrise foncière devrait être obtenue sans recourir à l'expropriation.

### Impact environnemental

L'impact sur l'environnement est bien identifié par le porteur de projet. Les enjeux sont jugés faibles par l'autorité environnementale et les mesures compensatoires apportées par le pétitionnaire sont adaptées.

L'autorité environnementale estime l'étude sur la nature et le volume du trafic sur le nouvel ouvrage trop superficielle pour que le pétitionnaire affirme qu'il n'y aura pas d'augmentation significative de ce dernier.

Personnellement, j'estime que le trafic devrait rester stable. En effet, les pointages effectués en 2010 et 2011 sur les ponts de Cattenom et Malling contredisent la crainte d'une augmentation significative du trafic. On constate que le trafic est plus important sur le pont de Cattenom, en dépit de ses désavantages, que sur celui de Malling alors que ce dernier est à double sens et sans limitation de tonnage. La probabilité d'un report significatif du trafic de Malling sur Cattenom est donc très faible.

### Nuisances

Les nuisances sont de deux ordres : durant la phase chantier et en phase d'exploitation.

Durant la phase chantier, 18 mois environ, il est prévu ponctuellement plusieurs coupures de la circulation sur la RD 56 pour la réalisation de certaines opérations. Lors de ces coupures, le trafic se reportera sur les autres ouvrages, tout particulièrement celui de Malling où passe la RD 62, le plus proche.

La RD 62 emprunte les villages de Malling et Gavisse. Ces villages lorrains sont caractérisés par des voies étroites et tortueuses, tout particulièrement à Gavisse traversé en totalité par la RD 62. L'augmentation du trafic générera des nuisances sonores notables mais aura aussi un impact sur la sécurité des riverains.

Je recommande au porteur de projet d'être particulièrement attentif à ce point en planifiant méticuleusement ces périodes afin d'en réduire la durée.

Durant la phase d'exploitation, les nuisances seront identiques à celles que subissent actuellement les habitants de Cattenom, voire moindres puisque le flux de véhicule sera continu donc plus dilué. Ces nuisances ne disparaîtront qu'avec la réalisation d'un contournement de l'agglomération dont le projet, porté par la commune de Cattenom, est encore en phase d'étude.

### **Conclusions de l'analyse**

Ce projet permettra d'optimiser le maillage routier de la vallée de la Moselle entre Thionville et la frontière en supprimant le goulet d'étranglement de Cattenom. Il favorisera la fluidité du trafic routier, en particulier celui généré au quotidien par les travailleurs transfrontaliers.

En outre, il participera activement à l'amélioration de la sécurité publique en cas d'incident nucléaire en ouvrant une voie vers le sud en complément de la RD 1 passant par l'agglomération de Thionville.

Les avantages apportés par ce projet justifient donc l'investissement planifié par le département.

Le projet de reconstruction du pont de Cattenom sur la RD 56 a concrètement un caractère d'utilité publique.

## CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR

Au terme de cette enquête publique de 30 jours consécutifs et après avoir analysé le dossier du projet de reconstruction du pont de Cattenom ;

m'étant rendu sur les lieux ;

ayant étudié les différentes pièces du dossier déposé par le conseil départemental et soumis à enquête publique ;

ayant lu l'avis de l'autorité environnementale ;

ayant rencontré le représentant du porteur de projet ;

ayant été à la disposition du public pour l'accueillir, l'informer et enregistrer ses observations.

Vu :

- le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- le code de l'environnement ;
- le dossier du projet déposé par le conseil départemental et soumis à enquête ;
- l'avis de l'autorité environnementale ;
- les dispositions prises pour l'information du public ;
- les observations reçues du public ;

Attendu que les conditions de l'enquête ont respecté la législation et la réglementation en vigueur pour ce qui concerne l'affichage et la publicité légale ;

que le contenu du dossier relatif à l'enquête était conforme à celui exigé par la réglementation ;

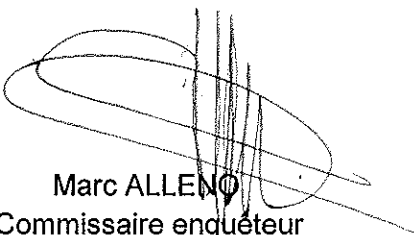
que le public a eu l'opportunité de rencontrer le commissaire-enquêteur pour lui présenter éventuellement des observations, suggestions ou propositions ;

que le projet est d'utilité publique ;

en conséquence, j'émet un **avis favorable** au projet présenté dans le cadre de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique relative à la reconstruction du pont de Cattenom sur la RD 56.

Fait à Thionville, le

*3 mai 2015*



Marc ALLENO  
Commissaire enquêteur