
Date de convocation : 20/11/2009

Nombre de membres en exercice : 38

Nombre de membres présents : 26

Nombre de votants : 33

Présents : M. Dominique VINOT-BATTISTONI, M. Daniel FRANÇOISE, M. Pierre ESTRADÉ, M. Philippe DURON, M. Xavier LE COUTOUR, M. Marc LEVILLY, M. Rudy L'ORPHELIN, M. Eric VEVE, M. Mickaël BERTRAND, M. Ernest HARDEL, M. Cyrille LAVILLE, M. Franck GUEGUENIAT, M. Paul RAGOT, M. Marc LECERF, M. Jacques LELANDAIS, M. Rodolphe THOMAS, M. Laurent MATA, M. Alain GRUENAI, M. Jean-Marc GILLES, M. Rémi POIRIER, Mme Hélène MIALON-BURGAT, M. Henri LE MAITRE, M. Bernard AUFFRET, M. Denis DESNYDER, M. Joël COSSON, M. Jean-François LE QUERLER

Excusés ayant donné pouvoir : Mme Marie-Jeanne GOBERT à M. Jean-Marc GILLES, M. Michel PONDAVEN à M. Rudy L'ORPHELIN, M. Colin SUEUR à M. Cyrille LAVILLE, M. Gérard LENEVEU à Mme Hélène MIALON-BURGAT, Mme Sylviane LEPOITTEVIN à M. Rodolphe THOMAS, M. Patrick LEDOUX à M. Philippe DURON, M. Christian PIELOT à M. Ernest HARDEL

Excusés : M. Jean-Baptiste DURIEUX, M. Alain LEPAREUR, M. Pascal SERARD, M. Bernard OBLIN, M. Claude LECLERE

Le bureau nomme Joël COSSON comme secrétaire de séance.

N° B-09-10-06 - AMÉNAGEMENT ET URBANISME - AVIS DE CAEN LA MER SUR LE PROJET DE SCHÉMA DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT PORTUAIRE DES PORTS NORMANDS ASSOCIÉS (PNA)

Ports Normands Associés a sollicité l'avis de Caen la mer sur son "projet de schéma directeur d'aménagement de la zone portuaire". Ce syndicat mixte a élaboré ce document d'orientation d'aménagement traduisant la stratégie de PNA en matière de développement du secteur portuaire.

Même si ce document n'a pas de portée juridique, il convient que la communauté d'agglomération fasse part officiellement de sa position vis-à-vis des orientations qui y sont mentionnées.

Cette étude a été présentée en commission Aménagement et urbanisme du 14 octobre 2009.

1°) Le contexte

Les lois de décentralisation du 13 août 2004 ont conduit au transfert par l'Etat de la propriété des ports dits « d'intérêt national » aux collectivités locales ou à leur groupement.

La Région Basse Normandie et les Départements de la Manche et du Calvados se sont ainsi associés dans une structure de gouvernance dédiée, le Syndicat Mixte Régional des Ports de Basse Normandie nommé Ports Normands Associés (PNA), pour dynamiser la performance des deux ports et répondre à leurs enjeux de développement.

Ports Normands Associés a pour objet d'assurer sur les emprises qu'il maîtrise :

- L'aménagement
- L'entretien
- La gestion

des ports de Caen-Ouistreham et Cherbourg.

PNA dispose de 5 Délégations de service public (concessions) qui consistent globalement dans la gestion des outillages (grues portuaires ...).

Dans ce cadre, le syndicat mixte a donc élaboré un document d'orientation soumis aujourd'hui à l'avis de Caen la mer.

2°) Le document

A - Un patrimoine foncier important mais épars

PNA a d'importantes missions relatives à sa gestion du Domaine Public Maritime. A ce titre, son patrimoine est dispersé tout au long du canal. Il ne maîtrise cependant, pas le foncier qu'il considère dans le schéma directeur comme stratégique. **Son objectif affiché est de constituer d'importantes réserves foncières à consacrer aux activités portuaires. Pour cela, PNA a besoin du concours des collectivités propriétaires ou compétentes pour réaliser ses ambitions.**

Ainsi, les propositions d'orientations s'adressent essentiellement aux collectivités détentrices de terrains, des compétences d'urbanisme ou maîtres d'ouvrage des infrastructures le schéma directeur constitue de ce fait une proposition de document stratégique d'investissement des collectivités à moyen ou long terme.

B - un schéma directeur : pas d'incidence réglementaire

Ce document a pour vocation de définir la stratégie portuaire des PNA. Il ne s'agit ni d'un document d'urbanisme réglementaire, ni d'un schéma de secteur. Il ne produit aucune servitude. Il ne s'agit pas de prescriptions mais de propositions de structuration de l'espace de la vallée de l'Orne par PNA dans l'objectif d'un développement de la zone portuaire.

En revanche, il est à signaler que certaines des propositions formulées ne sont pas compatibles avec la DTA et/ou le schéma directeur de 1994.

Il affiche cependant une volonté très affirmée de délimiter des secteurs sous réglementation portuaire sur la presqu'île du viaduc à Ouistreham. Ainsi, pourrait apparaître d'importants espaces clos au sein de l'agglomération et réservés aux seuls usagers du port comme à Blainville sur Orne.

C - Aménagements proposés : une faisabilité à démontrer

Le parti d'aménagement vise d'abord à délimiter et isoler des secteurs qui seraient desservis par le canal, imperméables (clôtures, haies), véritables enceintes coupées de la sphère publique, celle-ci étant repoussée côté Orne.

Techniquement, le projet portuaire est limité par le gabarit des écluses en aval, le tirant d'eau et d'air du canal et les zones d'évitement (220m de diamètre).

Ce parti d'aménagement propose de ce fait :

- une vision paysagère du port pour masquer au maximum des activités regroupées et isolées sur les secteurs du nouveau Monde, R. TRUCKS, yard de RANVILLE ;

- la délimitation et la clôture des secteurs desservis par le canal ;
- un report de la circulation publique, après transformation de la RD 402 en voie privée portuaire, sur une nouvelle voie de circulation en bordure de l'Orne ;
- quelques orientations pour l'aménagement de la presqu'île maintenu à l'urbanisation mais tout en repoussant le plus en amont possible un franchissement du canal qui apparaît en décalage avec les projets des collectivités (franchissements nécessaires entre la demi lune et Clémenceau) ;
- une multitude d'équipements et d'ouvrages d'art (échangeur de Montalivet, giratoires, voies nouvelles, etc.) ;
- des aménagements conséquents sur Ouistreham, notamment l'extension du port de plaisance dont il conviendra de mesurer la compatibilité avec la DTA.

Ce schéma de circulation devra être discuté et mis en cohérence avec les différents projets portés ou souhaités par les collectivités locales (pas de raccordement entre LIQN et la future voie publique, pas de lien de circulation entre la presqu'île et le secteur « portuaire » ou entre celui-ci et le plateau de Colombelles).

Un projet de tracé de voie ferrée, envisagé entre la nouvelle voie publique et l'Orne, ne paraît pas desservir directement les enceintes du port, et se prêter ainsi à une multimodalité aisée. Par ailleurs, ce projet de voie ferrée s'arrête au niveau du site classé à Bénouville, ne desservant pas le nord du port (Ranville) ; Enfin une connexion ferroviaire avec le plateau de Colombelles n'est pas envisagée.

Le déplacement des équipements de stockage d'hydrocarbures au pied du viaduc de Calix n'est pas traité, même à moyen ou long terme.

Le lien entre la future plate-forme logistique de Mézidon-Canon et le développement du port de Caen-Ouistreham n'est pas mentionné ainsi que la mise en exergue de l'impérative nécessité de réaliser la LIQN pour cela. Il convient dans tous les cas de favoriser l'accès au canal et à la RD 515 (et port de Caen-Ouistreham) à partir de l'A13.

Il conviendrait d'insister sur la transition paysagère du secteur industrialo-portuaire de Blainville vers l'espace préservé prévu sur la commune de Bénouville.

Par ailleurs, une étude va être lancée par la ville de Caen sur l'aménagement de la presqu'île de l'extrémité du bassin Saint-Pierre au viaduc de Calix, dans cette logique d'extension de centre ville, il apparaît plus opportun de positionner le pont barrage plus en aval que proposé. Ainsi, pour des raisons techniques (contraintes du site, liaison viaire priorisée par la ville, juxtaposition d'ouvrages) l'implantation du pont canal au droit de la rue de la Masse, mériterait d'être revue. L'étude de Caen la mer, sur les infrastructures de désenclavement de ce secteur, pourra apporter des éléments sur les meilleures options à retenir en matière de schéma de circulation.

Plus globalement, le projet de schéma directeur devrait positionner clairement la vallée de l'Orne comme un des axes majeurs du développement de l'agglomération caennaise et s'inscrire complètement, après validation par les maîtres d'ouvrages et institutions concernées, dans le projet de Schéma de Cohérence Territorial de Caen-Métropole.

Dans ce cadre, il est effectivement important de réaffirmer la vocation portuaire de la presqu'île de Caen, de faire apparaître les liens et la complémentarité avec Port 2000 et de développer les synergies avec le réseau ferré existant.

Enfin, en matière de foncier, une approche commune entre PNA, la ville de Caen et Caen la mer sur des échanges possibles permettrait sans doute d'accélérer l'aménagement de ce secteur.

D - Stratégie économique

Autant le schéma directeur qui s'apparente parfois aux démarches de type "ports autonomes", est très généreux en équipements d'infrastructure, autant il reste peu loquace sur le positionnement

stratégique et économique du port, sur ses ambitions de développement et le marché visé, ne permettant pas ainsi d'apprécier toute la pertinence des investissements induits par ce parti d'aménagement.

E - Investissement financier de Caen la mer

Ce schéma directeur est l'occasion pour PNA de proposer aux collectivités et notamment à la communauté d'agglomération, les aménagements d'équipements et les opérations qui devraient être selon lui, réalisés sur le port afin de permettre son développement.

Il n'y pas de chiffrage avancé (en dépenses, en recettes), ni de phasage.

3°) La synthèse

Le schéma directeur portuaire proposé par PNA paraît ne pas prendre assez en compte l'ensemble des problématiques d'aménagement de ce secteur. Il s'agit d'une proposition d'aménagement largement emprunte de la seule vocation portuaire. Il est indispensable d'avoir une réflexion partagée entre l'ensemble des acteurs du secteur étudié. La stratégie de développement économique qui génère le parti d'aménagement proposé pourrait être plus clairement exposée. Il paraît souhaitable que la nécessaire concertation et l'échange d'informations techniques avec les collectivités compétentes et concernées soient approfondies.

4°) La proposition d'avis :

Il est proposé de reprendre dans l'avis l'ensemble des observations formulées ci-dessus.

VU la délibération du conseil communautaire du 25 septembre 2009 donnant délégation au bureau,

VU l'avis de la commission « aménagement et urbanisme » du 10 novembre 2009,

Le bureau, après en avoir délibéré :

SALUE l'initiative de Ports Normands Associés à travers la proposition de schéma directeur proposé,

RAPPELLE son soutien au développement de la vocation portuaire de la presqu'île de Caen

DÉCLARE que son avis sur le projet de schéma directeur d'aménagement de la zone portuaire est constitué de l'ensemble des remarques, observations et questions mentionnées dans le corps de cette délibération,

DEMANDE que soit engagée une démarche partenariale entre PNA et les collectivités locales concernées afin que ce projet de schéma directeur puisse prétendre au consensus de l'ensemble de ces partenaires,

DEMANDE que soient notamment précisés les objectifs économiques stratégiques qui justifient ce schéma directeur, tout comme les implications financières des équipements à réaliser et leur répartition fassent l'objet d'une réelle concertation avec les collectivités compétentes et concernées,

AUTORISE le président ou son représentant à signer l'ensemble des pièces nécessaires à la bonne exécution de la présente délibération.

Vote : Adopté à l'unanimité
(31 pour - 2 abstention(s))

Le président

Transmis à la préfecture le 16/12/2009
Affiché le 16/12/2009

Exécutoire le 16/12/2009

Philippe DURON