



Ville d'Hérouville-Saint-Clair

Direction du Développement Territorial
N/Réf. : TC/EV/FR/n° 111499
Tél. 02.31.45.32.09

Le Maire d'Hérouville Saint-Clair
Conseiller Général du Calvados

Le 16 décembre 2011

à

Monsieur OPEZZO Patrick
Commissaire enquêteur
14280 SAINT CONTEST

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Dans le cadre de l'enquête publique pour l'aménagement d'une plateforme pour conteneurs, j'ai l'honneur de vous communiquer un mémoire complémentaire à la délibération de notre Conseil Municipal du 21 novembre dernier.

Sur la forme, nous tenons à attirer votre attention sur le manque de concertation dont a fait l'objet ce dossier.

Compte tenu de l'importance de ce projet et des enjeux pour la population, nous nous interrogeons sur le respect de la procédure, n'y aurait-il pas du avoir une concertation préalable à l'enquête publique ?

En outre, au-delà d'une connaissance de l'existence d'un tel projet, la Ville d'Hérouville Saint-Clair n'a été saisie de ce dossier, pièces explicatives à l'appui, que très tardivement : le 27 octobre dernier, soit quelques jours seulement avant le démarrage de l'enquête publique. Il n'est donc pas possible, dans ces conditions, pour notre collectivité, d'émettre un avis avec tout le recul que nécessite un dossier d'une telle importance.

Sur le fond de ce dossier, nous contestons, non, le projet de plateforme conteneurs que nous soutenons pour ses atouts économiques et environnementaux, mais sa localisation, en plein tissu urbain constitué et à venir.

Nous jugeons en effet cette localisation irrecevable, car :

1. elle est source de nuisances voire de risques pour les riverains actuels et futurs (projets de constructions de logements) ;
2. elle est source de congestion automobile ;
3. elle constitue une contrainte majeure pour le projet d'urbanisation de la presqu'île caennaise et hérouvillaise, et des communes environnantes ;
4. c'est un véritable « anachronisme urbain » ;
5. une autre localisation pour ce projet, cohérente et réaliste existe.

1. Une implantation source de nuisances voire de risques pour les riverains actuels et futurs (projets de constructions de logements)

Les nuisances sonores :

Le dossier d'enquête publique présente une conformité de ce projet aux normes sonores en vigueur sauf sur la tranche horaire 2 à 4 h du matin. Un arrêt de la manutention est donc proposé sur cette tranche.

Toutefois, les mesures sont trop partielles pour donner une idée précise de l'impact de ce projet sur le bruit. En effet, les mesures ont été prises que sur un seul jour et non l'intégralité d'une semaine, enfin, seul un point de mesure existe sur le secteur, il manque notamment des points hauts de mesure.

Par ailleurs, nous n'avons aucune information sur les bases de simulation du bruit généré par l'activité de la plateforme, ces bases intègrent-elles les « bips » de recul des engins de manutention, les chocs entre conteneurs vides, ou encore les hauts parleurs des bateaux ? L'étude ne semble pas intégrer une nuisance bien connue des résidents du secteur, les vibrations générées par les retournements effectués par les navires.

Enfin, considérant que ce projet se situe face à un quartier d'habitation avec des programmes neufs à venir et à proximité immédiate d'un projet d'urbanisation d'envergure (370 logements ainsi que l'extension d'un établissement de santé avec 220 lits pour convalescence et soin de suite). La seule exigence de la législation ne peut suffire à garantir une préservation de la qualité de vie pour les résidents.

Les nuisances visuelles et lumineuses :

L'implantation d'une activité industrialo-portuaire de ce type modifie sensiblement le paysage et risque d'impacter négativement les logements situés (existants ou futurs) en vis-à-vis.

Par ailleurs, on note l'absence de données concrètes sur la pollution lumineuse.

Les risques :

Le dossier d'enquête publique ne fournit aucune précision sur la nature des marchandises de la plateforme, autorisées, interdites ou soumises à conditions. Ainsi, la Ville n'a à ce jour aucune garantie quant aux risques générés par la nature de marchandises transitant par cette plateforme : toxicité, risques d'explosion, risque de pollution... et leur compatibilité avec l'installation « SEVESO » dont le périmètre concerne la plateforme.

Cette activité, de par les marchandises quelle accueille, est elle de nature à impacter le P.P.R.T. ?

Considérant toujours la proximité immédiate de nombreux riverains existants et à venir, ce doute n'est pas acceptable.

Enfin, nous nous interrogeons sur le télescopage entre le calendrier de ce projet et celui de l'élaboration du nouveau PPRT. Ce projet serait-il autorisé au vu des nouvelles interdictions projetées dans le futur PPRT ? Le principe de précaution ne nous impose t'il pas d'étudier plus sérieusement cette question ?

2. Une implantation source de congestion automobile

Ce projet implanté en milieu urbain constitue une source de congestion automobile. Cette congestion tient à deux facteurs :

- le trafic de camions sur la presqu'île héraultaise : le projet de plateforme porte-conteneurs générerait environ 100 PL/J supplémentaires sur la RD 402. De plus, 95% de ce surcroît de trafic seraient dirigés sur la RD 226, soit 45% estimés sur le pont de Colombelles et 50% en direction du carrefour de Lazzaro. Nous rappelons par ailleurs, que le pont de Colombelles est un ouvrage vieillissant qui fait l'objet depuis quelques temps de réparations diverses. Un tel surcroît de trafic poids lourds, semble difficile à imaginer, sans investissement lourd sur cet ouvrage à court ou moyen terme.

- l'axe de la RD 226 avec le franchissement du canal de l'Orne : PNA estime entre 4 et 6 par semaine les ouvertures spécifiques du pont de Colombelles générées par le trafic de la navette. Il envisage de limiter ponctuellement à une ouverture de pont en période de pointe (7/9h et 18/20h), considérant que les infrastructures peuvent absorber une ouverture supplémentaire en période de pointe sans remontées de files pénalisantes.

Les éléments avancés par PNA sont discutables et ne semblent s'appuyer sur aucune donnée concrète de simulation de trafic. Au regard de la situation actuelle, et des remontées de files générées par une ouverture du pont jusqu'à la RD 515, on peut douter de ces estimations, observation partagée d'ailleurs par le Conseil Général. En outre, ces ouvertures supplémentaires générées par la plateforme paraissent totalement incompatibles avec une projection du trafic routier généré sur ce pont par la future LIQN (il est à noter que cette infrastructure n'apparaît pas pleinement dans le dossier) dont l'impact n'est pas intégré dans ce projet.

3. Une contrainte majeure pour les projets d'urbanisation de l'agglomération caennaise

Ce projet ne s'inscrit absolument pas dans une démarche prospective. Il ne comporte aucune projection pour évaluer la compatibilité de la plateforme de conteneurs avec les projets en cours, notamment, ZAC Jean Jaurès à Colombelles (800 logements), urbanisation de la presqu'île hérouvillaise (plus de 2 000 logements), de la presqu'île de Caen, entrée de Mondeville par le cours Montalivet, LIQN... Il aurait été pertinent de réaliser des cartographies intégrant les projets à court et moyen termes sur ce secteur, pour se doter d'une vue globale du site existant et futur.

La Ville d'Hérouville Saint-Clair a délibéré le 27 septembre 2010 en Conseil Municipal sur son Schéma stratégique de développement urbain. Dans ce schéma, la Ville d'Hérouville projette une urbanisation mixte d'envergure sur la presqu'île hérouvillaise. Ce projet répond aux enjeux de l'agglomération, à travers notamment le PLH 2010-2015 de Caen la Mer. Or, le projet de plateforme conteneurs présente des contraintes majeures vis-à-vis de cette urbanisation.

En effet, le périmètre de la plateforme, et surtout, ses extensions potentielles qui accueilleraient des activités logistiques et industrielles annexes pourraient compromettre le projet presqu'île.

Par ailleurs, l'intégralité du trafic poids lourds généré par cette plateforme transiterait par la presqu'île hérouvillaise : au cœur même du projet d'urbanisation. Un tel trafic est totalement incompatible avec le développement de quartiers d'habitat (congestion automobile, nuisances sonores et visuelles, risques d'accidents, risques liés aux marchandises dangereuses ...).

Enfin, le projet de plateforme conteneurs compromet les perspectives de liaison à terme entre le projet d'urbanisation de la presqu'île caennaise et celui de la presqu'île hérouvillaise.

4. Un « anachronisme urbain » :

A l'heure où les agglomérations françaises comme européennes mènent une véritable stratégie de reconversion des fonciers portuaires d'agglomération, et transfèrent leurs activités portuaires (logistiques, industrielles portuaires) en aval, vers des sites plus performants et moins engorgés par le trafic automobile, pour valoriser ces emprises sur du développement résidentiel et de l'activité tertiaire (profitant de transports en

commun), il semble incohérent d'engager la démarche inverse, et de gâcher ce foncier si précieux en cœur d'agglomération sur des projets fortement consommateur d'espaces.

Ce point de vue s'inscrit pleinement dans la recherche d'une cohérence de développement à l'échelle de l'agglomération. C'est d'ailleurs dans cette démarche que la Ville d'Hérouville Saint-Clair a adhéré à la SPLA Caen Presqu'île, soucieuse de participer à l'élaboration d'une réflexion globale et cohérente. Il n'est donc pas étonnant que dès les premiers rendus, des équipes d'urbanistes mandatées par la SPLA aient d'une part, revendiqué une cohérence de développement partant du centre de Caen pour aller au-delà du viaduc de Calix ; d'autre part, se soient interrogées sur la pertinence du positionnement de cette plateforme conteneurs.

Au regard de ces réflexions d'experts urbains, ce projet de plateforme conteneurs, dans sa localisation proposée, apparaît bien comme une vision datée, partielle voire partielle et de court terme. A ce titre, elle est en opposition réelle avec les enjeux de développement de l'agglomération caennaise.

5. Une localisation pour ce projet, cohérente et réaliste existe

Au regard des éléments fournis par PNA dans le cadre de cette enquête publique, la Ville d'Hérouville Saint-Clair, affirme que PNA n'a pas mené correctement et objectivement l'étude d'implantation de cette plateforme sur les différents sites potentiels.

En effet, selon des experts portuaires, un site en particulier serait pleinement capable de répondre aux besoins de cette plateforme, avec beaucoup moins de nuisances pour les riverains, et un coût d'aménagement moindre. Il s'agit du site de Blainville-sur-Orne.

A l'inverse du discours porté par PNA, selon ces mêmes experts, les quais de Blainville-sur-Orne seraient largement sous exploités, avec un tonnage de trafic par poste de travail bien en deçà des moyennes observées sur des ports similaires. En outre, les quais seraient largement encombrés par du stockage de longue durée et peu rémunérateur : une utilisation incompatible avec la vocation d'un quai qui consiste à accueillir du flux.

L'encombrement du site de Blainville-sur-Orne annoncé par PNA, résiderait donc beaucoup moins dans l'importance des flux accueillis par ses quais que dans la mauvaise gestion de ses infrastructures. A ce titre, on peut s'étonner que PNA et la CCI n'hésitent pas, pour équiper la plateforme portuaire, à transférer des grues du site de Blainville-sur-Orne pourtant en « suractivité », vers les bassins d'Hérouville.

Il serait donc tout à fait possible, moyennant une gestion optimisée de ce site, de libérer les linéaires de quai et les surfaces nécessaires à l'implantation de cette plateforme au sein du site de Blainville-sur-Orne, sans pour autant contraindre le trafic existant.

En outre, dans l'hypothèse d'une croissance de cette activité, ce site offre la possibilité d'aménager un poste à quai supplémentaire.

Il en va, non seulement de l'implantation idéale de cette plateforme, mais également de l'intérêt global du port Caen-Ouistreham : améliorer sa performance en rassemblant tout sur un même site et éviter de gâcher du foncier inutilement.

Toujours dans un souci de cohérence, on peut s'interroger sur l'articulation des investissements réalisés par PNA dans ce domaine. Alors qu'il y a environ deux ans, PNA investissait dans une aire de retournement sur le bassin de Blainville-sur-Orne, afin d'éviter aux navires de remonter le canal jusqu'à Hérouville Saint-Clair pour faire demi-tour et limiter les manœuvres intempestives du pont de Colombelles, pourquoi aujourd'hui ne pas valoriser cet investissement pour le fonctionnement de la plateforme conteneurs ?

Enfin, si l'on envisage l'hypothèse d'une plateforme conteneurs localisée sur le bassin de Blainville, il semble qu'il y ait un réel avantage par rapport au site d'Hérouville :

- sur les nuisances, les seules habitations en face de ce site sont situées derrière la RD515, l'activité de la plateforme ne constituerait donc pas à priori de nuisance supplémentaire ;
- sur les coûts d'aménagement, les quais sont ici aussi déjà opérationnels, en outre il n'y a pas, à la différence d'Hérouville, à prévoir de dévoiement d'une route départementale et des réseaux (coût estimatif 1,7 M€)

Pour conclure, considérant l'impact important de ce projet en terme de nuisances et risques, la contrainte forte qu'il génère sur le développement urbain et l'existence d'une autre implantation possible ; la Ville d'Hérouville Saint-Clair demande par la présente, la réalisation d'une étude complémentaire indépendante, destinée à identifier et comparer les différents sites potentiels d'implantation de ce projet de plateforme conteneurs.

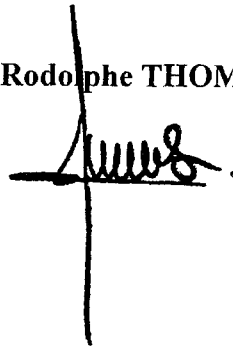
Cette comparaison devra avoir une approche globale, qui intègre à la fois, la conformité au cahier des charges de cette plateforme, les nuisances et risques induits, la compatibilité de l'implantation avec les projets environnants et le coût d'aménagement.

Par conséquent, dans l'attente de l'aboutissement de cette étude, et des éventuelles décisions qu'elle impliquera, nous demandons également un moratoire sur ce projet de plateforme conteneurs.

Dans l'attente, je vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire enquêteur, l'expression de mes salutations distinguées.

Ben Grallement

Rodolphe THOMAS



PJ :

- Rappel du projet d'écoquartier sur la presqu'île hérouvillaise ;
- Copie de l'avis d'Hérouville Saint-Clair sur le Schéma directeur d'aménagement de la zone portuaire de Caen-Ouistreham par PNA ;
- Copie de l'avis de Caen la Mer sur le Schéma directeur d'aménagement de la zone portuaire de Caen-Ouistreham par PNA.

Copie :

- Laurent BEAUVAIS, Président de Ports Normands Associés,
- Didier LALLEMENT, Préfet de la Région Basse Normandie,
- Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET, Ministre de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement.