



**PRÉFET
DU CALVADOS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction départementale
des territoires et de la mer**

LE PRÉFET

à

Monsieur le Maire de la commune d'Ouistreham
Monsieur le Maire de la commune de Blainville
sur Orne

Monsieur le Maire de la commune d'Hérouville
Saint Clair

Monsieur le Maire de la commune de Bénouville

Monsieur le Maire de la commune de Ranville

Monsieur le Maire de la commune de
Colombelles

Madame le Maire de la commune de Mondeville

Monsieur le Président de la Communauté
urbaine Caen La Mer

Lamia BOUDJELLAL

Caen, le **20 AOÛT 2020**

Service urbanisme et risques
02 31 43 15 72
lamia.boudjellal@calvados.gouv.fr

Objet : Porter à connaissance « risques technologiques » concernant le transport et la manutention de matières dangereuses dans le port de Caen-Ouistreham

P.J : Porter à connaissance « risques technologiques »

Dans le cadre de la politique de prévention des risques liés au transport de matières dangereuses et conformément à la circulaire ministérielle du 19 novembre 2012, relative aux mesures de maîtrise des risques et au porter-à-connaissance à mettre en œuvre dans le cadre des études de dangers remises en application de l'article L.551-2 du code de l'environnement, j'ai l'honneur de porter à votre connaissance les éléments relatifs aux risques générés par le transport et la manutention de matières dangereuses dans le port de Caen-Ouistreham, ainsi que les préconisations en termes d'urbanisme visant à assurer, sur votre territoire, une urbanisation compatible avec cette infrastructure.

En application de l'article L. 551-2 du Code de l'Environnement, le Syndicat mixte Ports de Normandie a remis l'étude des dangers du port de Caen-Ouistreham le 08 octobre 2010, puis l'a complétée les 20 mai 2011 et 09 août 2012.

Cette étude a fait l'objet d'une instruction par la DREAL, avec le concours de la capitainerie, ainsi que les travaux de concertation réalisés avec les Services de l'État, et a conduit à ajuster les dispositions du précédent Règlement Portuaire Local pour le transport et la manutention des matières dangereuses pour aboutir à la version actuellement en vigueur du règlement entérinée par l'arrêté préfectoral du 15 avril 2013.

A l'issue de l'instruction de cette étude de dangers, il a été identifié que cette infrastructure peut être à l'origine de phénomènes dangereux dont les distances d'effets sont susceptibles de sortir des limites du port, et par conséquent, d'impacter le territoire des communes d'Ouistreham, Hérouville Saint Clair et Blainville sur Orne, et à la marge, de Bénouville, Colombelles, Mondeville et Ranville.

l'origine de phénomènes dangereux dont les distances d'effets sont susceptibles de sortir des limites du port, et par conséquent, d'impacter le territoire des communes d'Ouistreham, Hérouville Saint Clair et Blainville sur Orne, et à la marge, de Bénouville, Colombelles, Mondeville et Ranville .

Le document joint présente les aléas technologiques générés par le transport et la manutention de matières dangereuses et les recommandations associées à prendre en compte en matière d'urbanisme.

Il semble que les éléments d'analyse de la DREAL, incluant les zones et les prescriptions en matière d'urbanisme associées, n'aient pas fait l'objet de porter à connaissance et par conséquent, n'ont pas été intégrés dans le PLU. Le porter-à-connaissance joint vise ainsi à régulariser cette situation.

A noter que les études de danger de telles infrastructures font l'objet de mise à jour quinquennale et le porter à connaissance fera l'objet d'une actualisation en conséquence.

Il convient d'intégrer dans votre document d'urbanisme les dispositions de maîtrise de l'urbanisation prévues au chapitre III du porter à connaissance conformément à l'article R. 151-31 du code de l'urbanisme.

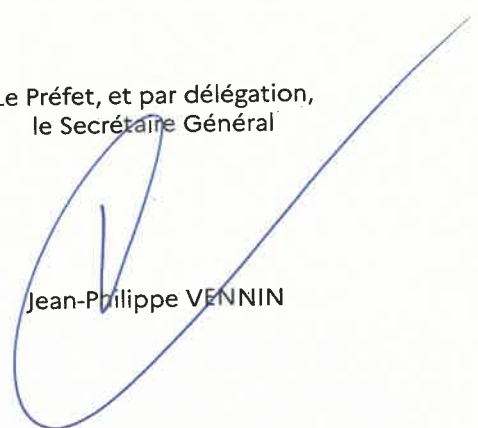
Ces dispositions sont les règles minimales à respecter et vous pouvez adopter des règles plus contraignantes si vous l'estimez nécessaire.

En outre, sans attendre l'intégration de ces éléments dans votre document d'urbanisme, lors de l'examen des demandes de permis de construire, il vous revient d'appliquer dès à présent les mêmes dispositions, en utilisant l'article R. 111-2 du code de l'urbanisme.

Enfin, conformément à l'article L. 132-3 du même code, le présent porter à connaissance doit être mis à disposition du public par vos soins.

Les services de la DDTM se tiennent à votre disposition pour vous accompagner, le cas échéant, dans l'intégration de ces éléments dans vos documents d'urbanisme et de planification.

Le Préfet, et par délégation,
le Secrétaire Général



Jean-Philippe VENNIN

Copie :

- Monsieur le Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement
et du Logement de Normandie (bureau des risques technologiques accidentels)



**Porter à connaissance « risques
technologiques » concernant le transport et
la manutention de matières dangereuses dans
le port de Caen-Ouistreham**

Le présent document est établi par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Normandie (DREAL) et la Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Calvados (DDTM) en application de la circulaire du 19 novembre 2012 relative aux mesures de maîtrise des risques et au porter à connaissance (PAC) à mettre en œuvre dans le cadre des études de dangers remises en application de l'article L.551-2 du code de l'environnement.

I. Introduction – Objet du rapport

Le porter à connaissance « risques technologiques » est un outil de la politique de prévention du risque technologique et vise à maintenir une urbanisation compatible avec le risque généré par les installations relevant de la législation des installations classées, certains ouvrages ou infrastructures.

Le porter à connaissance, encadré par les articles L.132-2 et R.132-1 du code de l'urbanisme, désigne la procédure par laquelle le préfet a l'obligation de porter à la connaissance des communes ou de leurs groupements compétents en matière d'urbanisme, le cadre législatif et réglementaire à respecter, applicable au territoire concerné. Il leur apporte les études techniques dont dispose l'État, et nécessaires à la prise en compte du risque technologique en matière d'aménagement du territoire.

L'article L.551-2 du code de l'environnement prévoit que lorsque du fait du stationnement, chargement ou déchargement de véhicules ou d'engins de transport contenant des matières dangereuses, l'exploitation d'un ouvrage d'infrastructure peut présenter de graves dangers pour la sécurité des populations, la salubrité et la santé publiques, une étude de dangers est réalisée et fournie à l'autorité administrative compétente. Cette étude est par la suite révisée tous les cinq ans.

Certaines infrastructures de transport de matières dangereuses génèrent des aléas technologiques, identifiés lors de l'étude de dangers ainsi réalisée et remise par l'exploitant aux services de l'État territorialement compétents pour instruction, et dont les distances d'effets peuvent déborder des limites de l'infrastructure.

A ce titre, les services de l'État sont amenés à proposer aux collectivités concernées des préconisations en matière d'urbanisation. Ces mesures doivent permettre :

- d'une part, de maintenir une urbanisation compatible avec le risque généré par l'infrastructure;
- d'autre part, d'intégrer la problématique « risque technologique » lors de l'élaboration ou de la révision des documents d'urbanisme.

L'article L. 132-2 du Code de l'urbanisme confère un caractère continu au porter à connaissance, afin que le maire ou le président du groupement de communes compétent puisse prendre en compte l'ensemble des risques technologiques dans les décisions d'urbanisme.

Dans ce cadre, les mesures préconisées sont à prendre en compte lors de l'instruction des actes d'urbanisme, par l'application des dispositions contenues dans l'article R 111-2 du code de l'urbanisme et ce, en l'absence de servitude d'utilité publique.

Par ailleurs, il est important de souligner que compte tenu des incertitudes liées à l'évaluation des risques et à la délimitation des distances d'effet qu'elle engendre, des dommages aux biens et aux personnes ne peuvent être totalement exclus au-delà des périmètres définis et qu'ainsi, il convient d'être vigilant et prudent sur les projets en limite de zone d'exposition aux risques et d'éloigner autant que possible les projets importants ou sensibles.

Le présent dossier comporte trois parties :

- une première partie relative à la présentation de l'établissement concerné,
- une deuxième relative aux phénomènes dangereux dont les effets sortent du périmètre de l'infrastructure,
- une troisième relative aux préconisations en matière d'urbanisme.

II. Présentation de l'établissement

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 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 Caen-Ouistreham et Cherbourg, autrement nommé Ports Normands Associés (PNA), pour dynamiser la performance des deux ports et répondre à leurs enjeux de développement.

Propriétaire et gestionnaire des ports de Caen-Ouistreham et de Cherbourg depuis le 1er janvier 2007, PNA assure la gestion et l'aménagement du domaine portuaire, garantit la sécurité des accès nautiques et définit une politique de développement durable pour ces ports.

Au 1er janvier 2019, le Syndicat Mixte a évolué dans le cadre d'une organisation comprenant désormais les départements de la Manche, du Calvados et de la Seine Maritime, les agglomérations de Cherbourg en Cotentin, Caen la Mer et Dieppe et la Région, intégrant par là même le port de Dieppe en plus des ports de Cherbourg et de Caen-Ouistreham. Cette structure porte désormais le nom de Ports de Normandie.

Organisé en plusieurs terminaux implantés le long du canal de 15 km qui relie Caen à la mer, le port de Caen-Ouistreham s'inscrit dans un hinterland attractif, à seulement 2 heures de Paris. Le terminal ferry, d'accès direct à l'aval des écluses, accueille la plus importante liaison transmanche de l'Ouest du détroit.

III. Caractérisation des phénomènes dangereux dont les effets sortent du périmètre de l'infrastructure et retenus dans le cadre de l'étude de dangers instruite par la DREAL

En application de l'article L. 551-2 du Code de l'Environnement, le Syndicat mixte Ports de Normandie a remis l'étude des dangers du port de Caen-Ouistreham le 08 octobre 2010, puis l'a complétée les 20 mai 2011 et 09 août 2012.

Les risques associés aux navires, aux services portuaires (zone de réparation de conteneurs, ...), les zones logistiques et autres industries sont hors champ de l'étude. De même, les postes spécialisés du port de Caen-Ouistreham, déjà encadrés au titre de la législation relative aux Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE), sont exclus de cette étude conformément à l'article R. 551-2 du Code de l'Environnement.

Cette étude a fait l'objet d'une instruction par la DREAL, avec le concours de la capitainerie de la DDTM du Calvados, ainsi que les travaux de concertation réalisés avec les Services de l'État, et a été entérinée par le rapport du 29 mars 2013.

Elle a conduit à ajuster les dispositions du précédent Règlement Portuaire Local pour le transport et la manutention des matières dangereuses pour aboutir à la version actuellement en vigueur du règlement entérinée par l'arrêté préfectoral du 15 avril 2013.

La DREAL a par ailleurs transmis à la DDTM du Calvados le rapport du 9 août 2013 référencé GP_13_594 comportant son analyse quant à la caractérisation des phénomènes dangereux, pour permettre de déterminer les préconisations en matière d'urbanisme qui en découlent. Ce sont ces éléments qui sont présentés ci-après.

Pour chaque classe, et sous classe de matières dangereuses définie par le Règlement pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les Ports Maritimes¹, l'Arrêté Ministériel du 18 décembre 2009² définit une liste minimale de phénomènes dangereux à étudier dans l'étude de dangers. L'étude des dangers réalisée pour le port de Caen-Ouistreham prend en compte ces éléments.

A l'issue de l'instruction de l'étude de dangers, il apparaît que le niveau de risque est acceptable au vu des critères méthodologiques définis par la réglementation, certains des phénomènes dangereux susceptibles de se produire sur les terminaux du port de Caen-Ouistreham ont toutefois des effets au-delà des limites administratives du port.

Le tableau 1, présenté en page 5, reprend la liste des phénomènes dangereux susceptibles de se produire sur les terminaux qu'exploite le Syndicat Mixte Ports de Normandie sur les communes d'Hérouville-Saint-Clair, Blainville-sur-Orne et Ouistreham pour les différents types d'effets à considérer (dès lors qu'ils sortent des limites administratives du port) en indiquant notamment leurs probabilités d'occurrence et les intensités de leurs effets.

Les cartographies transcrivant les limites des zones d'effets et par type d'effet, tels que précisés dans le tableau 1, est présentée en annexe 2 du rapport du 9 août 2013 référencé GP_13_594 établi par la DREAL. Ces cartographies sont complétées par l'annexe 3 de ce même rapport transcrivant les limites des zones d'effets pour tous types d'effets, zones à retenir au titre de la maîtrise de l'urbanisation.

La représentation cartographique des zones à retenir au titre de la maîtrise de l'urbanisation est reprise en annexe du présent pour porter à connaissance et présente les zones pour tous types d'effets (thermique, toxique et surpression) impactant les territoires des communes d'Hérouville-Saint-Clair, Blainville-sur-Orne et Ouistreham :

- Seuil des **Effets Létaux Significatifs** (SELS) : cette zone correspond à la zone des dangers très graves pour la vie humaine (léthalité de 5 % de la population exposée en limite de zone) ;
- Seuil des **premiers Effets Létaux** (SEL) : cette zone correspond à la zone des dangers graves pour la vie humaine (léthalité de 1 % de la population exposée en limite de zone) ;
- Seuil des **Effets Irréversibles** (SEI) : cette zone correspond à la zone des dangers significatifs pour la vie humaine (effets irréversibles) ;
- Seuil des **effets indirects par Bris de Vitres** (BV) (*présenté dans le tableau 1 comme SE Ind : Seuil des Effets Indirects*) : cette zone correspond à la zone des dangers significatifs pour la vie humaine des effets de surpression (effets indirects).

Il en ressort trois périmètres de risques autour de sites de transbordement et de stockage impactant les territoires des communes d'Ouistreham, Blainville sur Orne et Hérouville Saint Clair :

- un premier périmètre centré sur le parc de stationnement de poids lourds sur l'extension du terminal ferry de Ouistreham ;

¹ annexé à l'Arrêté Ministériel du 18 juillet 2000 modifié, réglementant le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes

² relatif aux critères techniques et méthodologiques à prendre en compte pour les études de dangers des ouvrages d'infrastructures de transport où stationnent, sont chargés ou déchargés des véhicules ou des engins de transport contenant des matières dangereuses

- un second périmètre centré sur le secteur portuaire de la commune de Blainville sur Orne, impactant par ailleurs de façon très substantielle, la rive gauche du canal (secteur urbanisé de Blainville sur Orne) et à la marge, les territoires des communes de Bénouville, Ranville et Colombelles ;
- un troisième périmètre centré sur le secteur portuaire de la commune d'Hérouville Saint Clair impactant la rive gauche du canal (secteur urbanisé d'Hérouville Saint Clair) et à la marge les territoires des communes de Mondeville et Colombelles.

Ces zones sont issues de l'étude des dangers et/ou modélisations des effets susceptibles d'être générés par l'infrastructure, remises sous la responsabilité des exploitants et analysées par les services de la DREAL de Normandie.

Les zones de dangers sont susceptibles d'évoluer dans le temps dans la mesure où les études de dangers sont des documents qui peuvent être réexaminés et que le travail de l'inspection s'inscrit dans une démarche d'amélioration continue de la maîtrise du risque. Toute évolution fera l'objet d'une mise à jour du présent porter à connaissance.

N°	Terminal	Phénomène dangereux	Classe de probabilité	Type d'effets	Zone d'effets				Nombre de personnes exposées		Cinétique	Criticité
					SELS	SEL	SEI	SE Ind	SELS	SEL		
1	Ouistreham	Explosion de matières condensées	D	Surpression	65	120	175	350	<100	<100	Rapide	Non prioritaire
				Thermique	60	90	115	NA	<100	<100		
2		BLEVE supercarburant	D	Thermique	100	130	165	NA	<100	<100		
				Surpression	15	20	50	100	<100	<100		
3		BLEVE de GPL	D	Surpression	45	65	130	260	<100	<100		
				Thermique	120	170	210	NA	<100	<100		
4		Feu torche issu d'une citerne de GPL	B	Thermique	220	245	285	NA	<100	<100		
5		UVCE GPL	B	Surpression	50	65	155	310	<100	<100		
				Thermique	120	120	130	NA	<100	<100		
6		Feu de nappe de supercarburant	B	Thermique	80	125	160	NA	<100	<100		
7	Blainville-sur-Orne	Explosion de matières condensées	D	Surpression	60	110	160	315	<100	<100		
				Thermique	60	90	115	NA	<100	<100		
8		BLEVE supercarburant	D	Thermique	100	130	165	NA	<100	<100		
				Surpression	15	20	50	100	<100	<100		
9		BLEVE de GPL	D	Surpression	45	65	130	260	<100	<100		
				Thermique	120	170	210	NA	<100	<100		
10		Feu torche issu d'une citerne de GPL	B	Thermique	220	245	285	NA	<100	<1000		
11		UVCE GPL	B	Surpression	50	65	155	310	<100	<100		
				Thermique	120	120	130	NA	<100	<100		
12		Feu de nappe de supercarburant	B	Thermique	80	125	160	NA	<100	<100		
13		Explosion de solide	C	Surpression	150	275	400	800	<100	<1000		
14		Décomposition thermique	D	Toxique	190	190	290	NA	<100	<100		
15	Hérouville-Saint-Clair	Feu de nappe de supercarburant	B	Thermique	80	125	160	NA	<100	<100		
16		Explosion de solide	C	Surpression	120	220	320	640	<100	<1000		
17		Décomposition thermique	D	Toxique	190	190	290	NA	<100	<100		

Liste des phénomènes dangereux sortants du périmètre du Port Caen-Ouistreham

Tableau 1:

IV. Préconisations en matière de maîtrise de l'urbanisation

Les règles d'urbanisme sont définies, dans les zones d'effets décrites au chapitre précédent, en cohérence avec les préconisations minimales faites par le Ministère en charge de l'Écologie dans la Circulaire Ministérielle du 19 novembre 2012 sus-mentionnée.

Ces recommandations, graduées en fonction du niveau d'intensité des effets sur le territoire et de la probabilité d'occurrence du phénomène dangereux, sont les suivantes pour les phénomènes dangereux de **classe de probabilité A, B, C ou D**, ce qui est le cas de ceux afférents aux infrastructures du port de Caen-Ouistreham :

- **dans les zones d'effets létaux significatifs (SELS)** : principe d'interdiction de construire, sauf des bâtiments et équipements en lien avec l'exploitation de l'ouvrage (bâtiments d'accueil des chauffeurs ou du public pour un parking ou locaux techniques pour une gare de triage par exemple) ;
- **dans les zones des premiers effets létaux (SEL)** : les constructions doivent être limitées à des installations directement en lien avec l'ouvrage à l'origine des risques, aménagements et extensions d'installations existantes, nouvelles installations classées ou nouveaux ouvrages de transport soumis à autorisation compatibles avec cet environnement (notamment au regard des effets dominos et de la gestion des situations d'urgence).

Ces préconisations d'urbanisme portent sur les constructions futures à usage d'habitation, d'activité économique ou d'accueil du public. Elles ne font pas obstacle au développement d'activités industrielles dont le personnel est en capacité de se mettre à l'abri en cas d'accident (et dispose des équipements et de la formation nécessaires pour cela).

Par ailleurs, il est rappelé que compte tenu des incertitudes liées à l'évaluation des risques et à la délimitation des distances d'effet qu'elle engendre, des dommages aux biens et aux personnes ne peuvent être totalement exclus au-delà des périmètres définis et qu'ainsi, il convient d'être vigilant et prudent sur les projets en limite de zone d'exposition aux risques et d'éloigner autant que possible les projets importants ou sensibles.

V. Conclusion

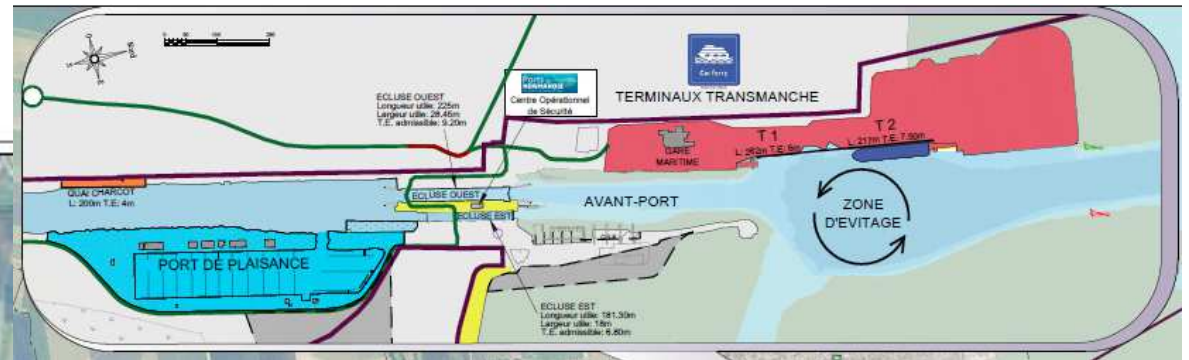
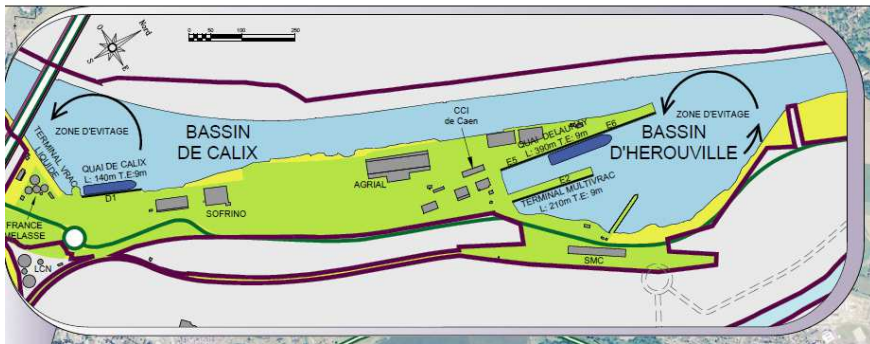
Les mesures préconisées dans le présent porter à connaissance visent à prendre en considération les phénomènes dangereux générés par les activités de transport et de manutention de matières dangereuses dans le port de Caen-Ouistreham, dont les distances d'effets sont susceptibles de déborder des limites administratives du port et notamment sur le territoire des communes d'Hérouville-Saint-Clair, Colombelles, Blainville-sur-Orne, Bénouville, Ranville et Ouistreham

Elles sont par conséquent à prendre en compte dans les documents de planification, dans des délais raisonnables, et sans délai, lors de l'instruction des actes d'urbanisme relatifs à l'occupation ou l'utilisation des sols, par l'application des dispositions contenues dans l'article R 111-2 du code de l'urbanisme.

Conformément à l'article L.132-3 du code de l'urbanisme, ces informations portées à connaissance doivent être tenues à la disposition du public par la commune ou la communauté de communes compétente. Toutefois, les parties confidentielles ou secrètes protégées par la loi, qui porteraient atteintes à la sûreté de l'État, à la sécurité publique ou la sécurité des personnes, ou encore au secret industriel ne doivent pas être divulguées.

ANNEXES

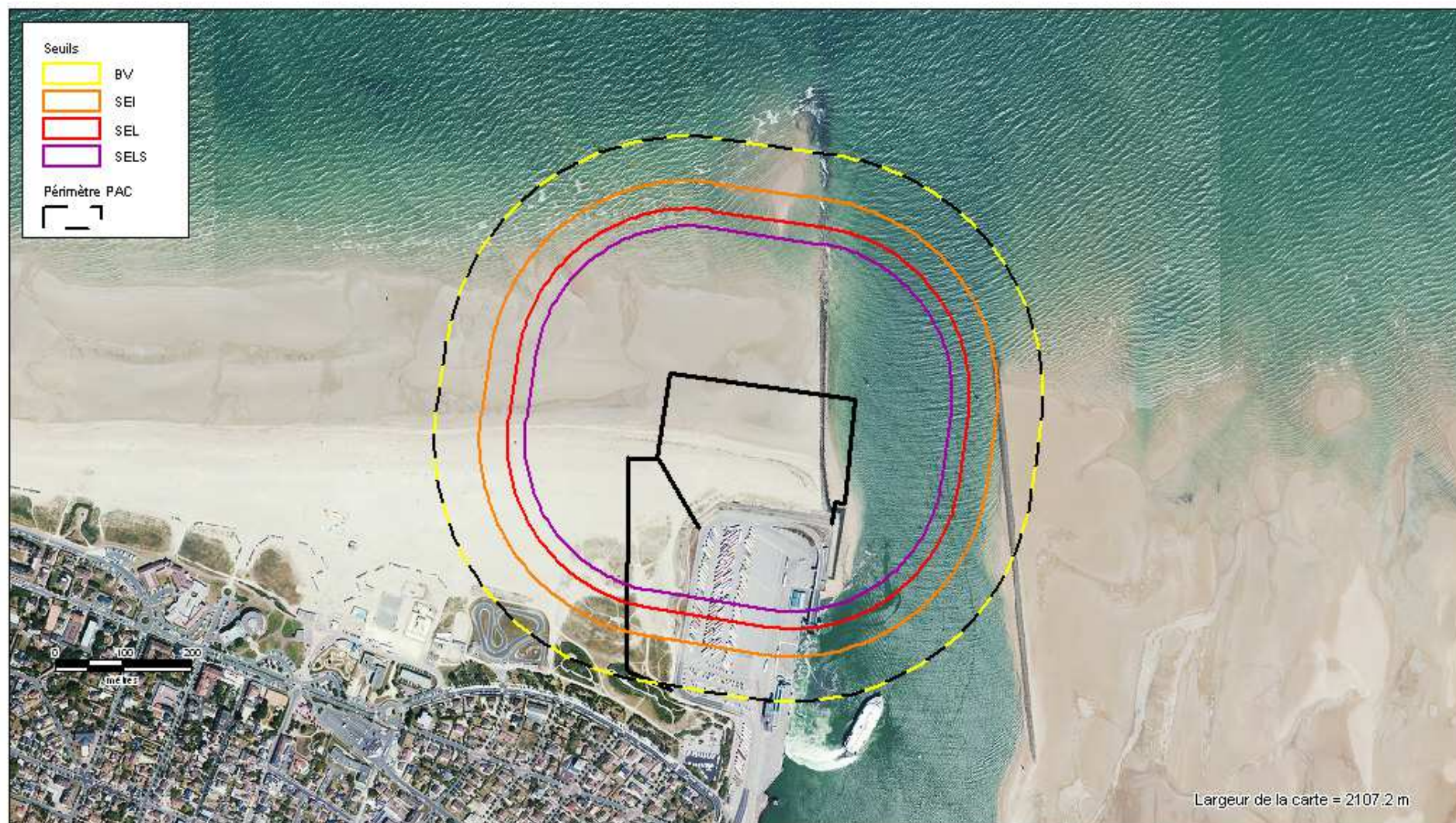
- Localisation
- Synthèse des phénomènes dangereux à prendre en compte dans les documents d'urbanisme pour les communes :
 - d'Ouistreham
 - d'Hérouville-Saint-Clair, Colombelles et Mondeville
 - de Blainville sur Orne, Bénouville et Ranville



Source : Ports de Normandie

Source : Ports de Normandie

PAC de Ouistreham (Ports Normands Associés (PNA)) Enveloppes des intensités des phénomènes dangereux de classe de probabilité A, B, C ou D

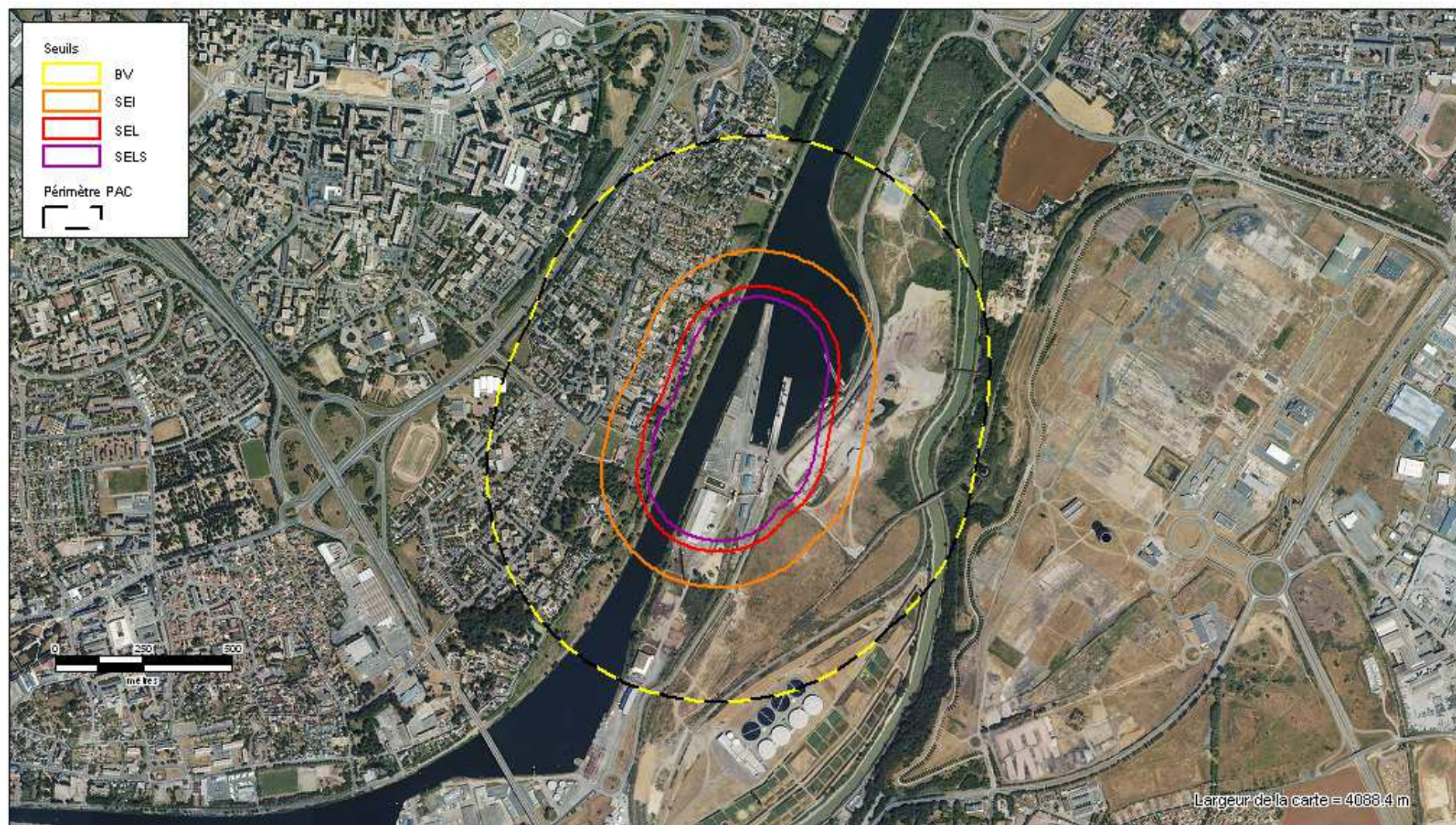


Sources:

Rédaction/Édition: DREAL Basse-Normandie - 11/07/2013 - MAPINFO® V 8 - SIGALEA® V 4.0.4 - PAC V 1.0 - ©INERIS 2011

SIGALEA

PAC de Hérouville-Saint-Clair (Ports Normands Associés (PNA)) Enveloppes des intensités des phénomènes dangereux de classe de probabilité A, B, C ou D

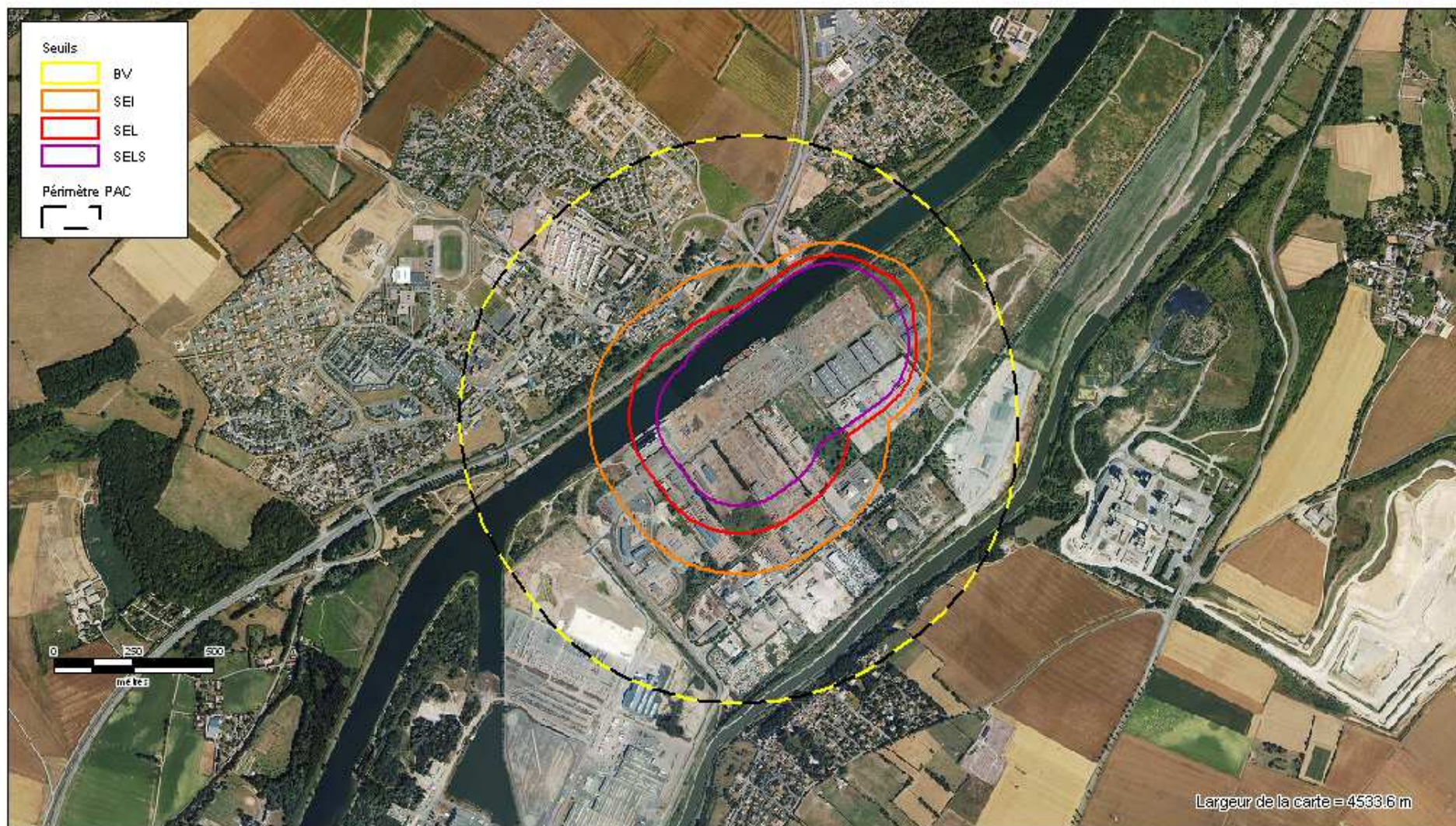


Sources:

SIGALEA

Rédaction/Édition: DREAL Basse-Normandie - 10/07/2013 - MAPINFO® V 8 - SIGALEA® V 4.0.4 - PAC V 1.0 - ©INERIS 2011

PAC de Blainville-sur-Orne (Ports Normands Associés (PNA)) Enveloppes des intensités des phénomènes dangereux de classe de probabilité A, B, C ou D



Sources:

SIGALEA

Rédaction/Édition: DREAL Basse-Normandie - 10/07/2013 - MAPINFO® V 8 - SIGALEA® V 4.0.4 - PAC V 1.0 - ©INERIS 2011