

HÉROUVILLE-SAINT-CLAIR : demande d'autorisations environnementales concernant la zone d'aménagement concerté (ZAC) PRESQU'ÎLE HÉROUVILLAISE - ARCHIPEL ET LA DESSERTE PORTUAIRE PHASE 2 (DP2) et déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU

<https://www.registre-dematerialise.fr/5209/>

Contributions incluant les pièces jointes

Pour des raisons techniques, certaines pièces jointes associées aux contributions n'ont pas pu être intégrées à ce document. Voici les documents à ajouter manuellement :

- contribution_30_Web_1.pdf

Contribution n°1 (Web)

Proposée par anonyme

Déposée le lundi 18 mars 2024 à 15h15

Vous faites des projets d'archipel alors que vous aviez des doutes sur le bon déroulement de certaines constructions au vue de la montée des eau, quelle différence y a t'il entre le port de Caen et Hérouville ?

Contribution n°2 (Web)

Proposée par anonyme

Déposée le lundi 18 mars 2024 à 19h58

Je suis pour

Contribution n°3 (Web)

Proposée par Association Dérailleurs Calvados
(contact@derailleurs-calvados.fr)

Déposée le vendredi 22 mars 2024 à 00h12

Adresse postale : Maison du Vélo, 1 place de la Gare 14000 Caen

Bonjour,

Après avoir étudié de près la voirie imaginée dans ce projet, notre association d'usagers du vélo regrette qu'aucune piste cyclable séparée ne soit pour l'instant envisagée.

En effet, ni les voies piétonnes, ni les voies routières ne sont adaptées à la circulation des vélos, notamment à leur transit d'un quartier à l'autre, sans leur faire prendre des risques d'accidents.

Il y aura danger pour les cyclistes sur la voirie motorisée rapide, route départementale industrielle fréquentée par de nombreux camions, et danger pour les piétons sur les zones mixtes 'sans voiture' du quartier (qui sont conçues pour la promenade et la desserte fine, mais pas du tout pour les déplacements à vélo).

Des vraies voies cyclables, séparées et sécurisées, en parallèle au canal et/ou en parallèle à la route, devront donc être intégrées à ce projet.

Merci de la prise en compte de ces besoins.

L'équipe bénévole de l'association Dérailleurs Calvados
www.derailleurs-calvados.fr

Association d'intérêt général, membre du réseau FUB, de défense et de promotion du vélo comme moyen de déplacement pour tous

Contribution n°4 (Web)

Proposée par anonyme

Déposée le vendredi 22 mars 2024 à 17h32

Bonjour, un téléphérique de la place de l'Europe au nouveau quartier serait bien pratique !

Contribution n°5 (Web)

Proposée par HUREL Christophe
(christophe.hurel@pilote-seine.fr)
Déposée le jeudi 28 mars 2024 à 10h50
Adresse postale : 1A rue de la moisson 14850 HEROUVILLETTE

Bonjour,

Il me semble tout à fait incongru d'aller implanter un quartier d'habitation au coeur d'une zone industrialo-portuaire. Le futur quartier va se trouver à proximité immédiate (et sous les vents dominants) du terminal engrais de AGRIAL qui est susceptible d'émettre des poussières, le long du canal sur lequel passent, de jour comme de nuit, des navires dont le bruit des moteurs sera vécu comme une nuisance par les riverains et le long d'une route qui sera fortement empruntée par les poids lourds dès que le nouveau pont de Colombelles sera mis en service. Cette route est déjà très fréquentée et chaque ouverture du pont provoque des embouteillages de plusieurs kilomètres.

La présence à proximité du canal de lumières d'une intensité que les services portuaires ne pourront pas contrôler est de nature à gêner la navigation sur le canal la nuit (phénomène d'éblouissement). Le franchissement du pont de Colombelles étant délicat, les pilotes maritimes, dont je rappelle ici que le rôle est d'assurer la sécurité de la navigation, s'inquiètent de la dégradation visuelle de l'approche du pont qui ne doit en aucun cas être perturbée par des feux indésirables.

Le projet prévoit la création d'une cale, il faut abandonner cette mauvaise idée pour 4 raisons:

- Le canal étant une zone portuaire, il est soumis au code ISPS. Donc des mesures de sureté s'appliquent pour éviter que n'importe qui puisse accéder aux terminaux portuaires et aux navires facilement. Cette cale m'apparaît comme une brèche dans la sureté. Les pontons existants le long du canal sont surveillés par les clubs de sport qui les utilisent et leur accès est fermé au public.
- Cette cale va créer une disymétrie de la voie d'eau qui pourrait compliquer le chenalage des navires dans le canal et occasionner un risque supplémentaire.
- Le passage des navires occasionne une variation ponctuelle du niveau du canal qui peut se traduire par l'apparition d'une vague sur cette future cale, vague de nature à emporter des personnes ou des biens qui s'y trouveraient, notamment des enfants.
- Enfin, l'accident récent à Baltimore rappelle s'il le fallait qu'une avarie sur un navire est toujours possible et que, par conséquent, il est prudent de garder le public à bonne distance.

Les futurs acquéreurs de ces logements sont censés être informés qu'ils vont habiter dans une zone portuaire avec les éventuels désagréments liés à l'activité portuaire et ils sont censés signer une clause par laquelle ils renoncent à toute action contre les activités portuaires. Or il semble que les études de notaires en charge de la rédaction des actes n'ont pas eu vent d'une telle clause, je m'en étonne fortement.

Les pilotes maritimes que je représente sur le port de Caen-Ouistreham ne sont pas opposés par principe au développement urbain mais ils souhaitent alerter sur le fait que ce développement ne doit pas se faire au détriment d'une activité importante pour l'agglomération, tant en terme d'emplois et de revenus qu'en terme de décarbonation, le transport de marchandises par la voie d'eau étant le moyen le plus efficace de réduire le bilan carbone des chaînes logistiques.

Les services portuaires (lamanage, remorquage, pilotage) ont besoin que l'activité portuaire se maintienne à l'amont du pont de Colombelles (je rappelle que le terminal engrais d'Agrial représente environ 15% de l'activité du port amont) pour maintenir leur équilibre économique. Si cet équilibre venait à être rompu, c'est tout le port de Caen, terminal ferry compris, qui subirait les conséquences de la disparition des services portuaires.

Christophe HUREL
Pilote maritime

Contribution n°6 (Web)

Proposée par Cyril M.

Déposée le samedi 30 mars 2024 à 12h12

Favorable à ce projet, mais je mets en pj un fichier pdf concernant mes remarques sur :

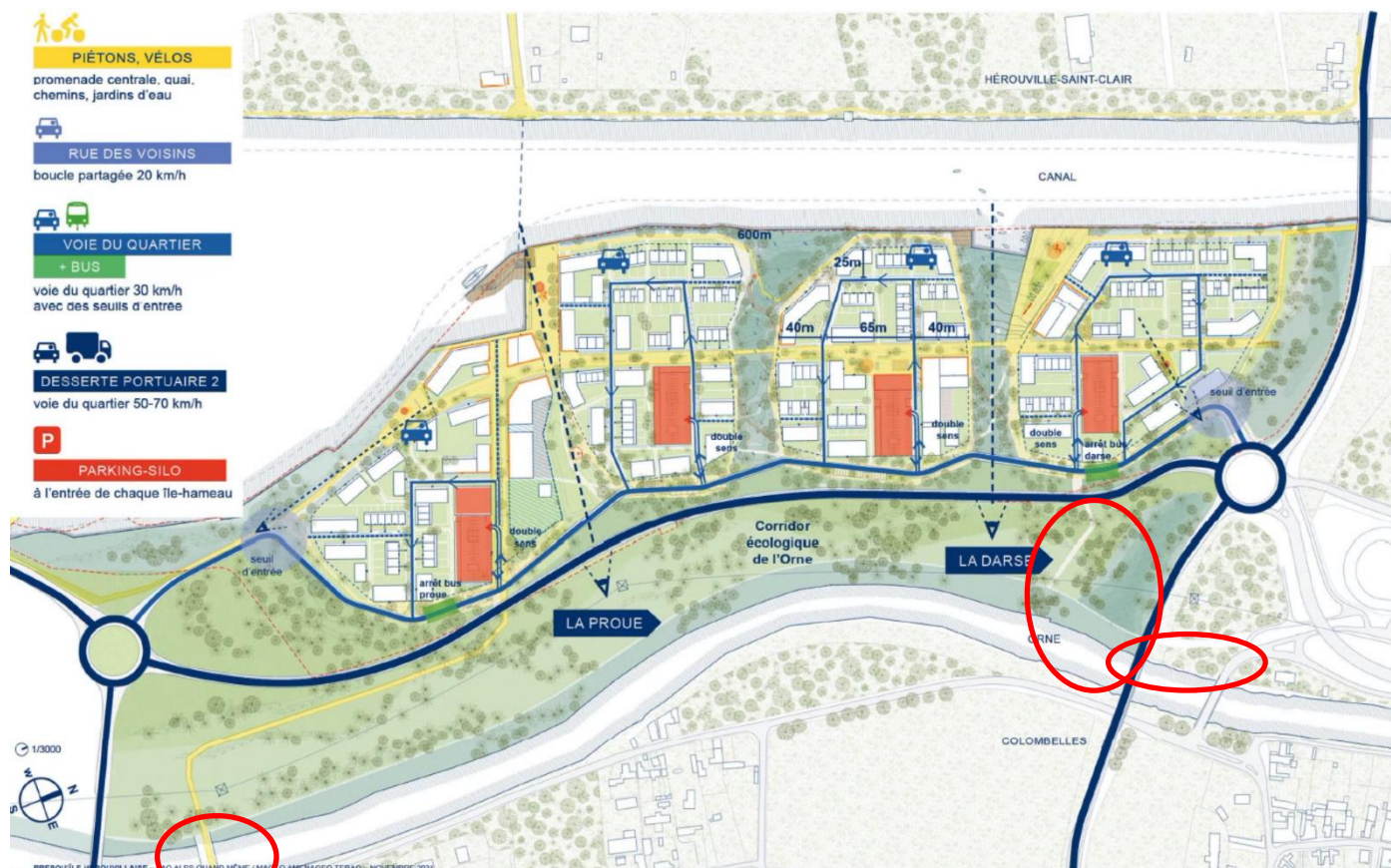
- les accès vélo/piéton au quartier qu'il faudra développer un maximum avec des voies dédiées,
- les protections anti-bruit à prévoir pour la DP2 pour les habitations de Colombelles à proximité de cette nouvelle voirie,
- la ligne très haute tension (225kV) qu'il faut enterrer sur cette zone.

Cordialement

1 document associé

contribution_6_Web_1.pdf

Concernant les mobilités



- 1/ Il faudrait que la desserte portuaire 2 (DP2) soit limitée à une **vitesse réduite** et que cette vitesse limite (ex 50 km/h) soit respectée par les automobilistes.
 - 2/ Il faut prévoir des **écrans acoustiques (exemple : merlon de terre)** sur le versant **EST** lors de la construction de la **DP2** pour empêcher les nuisances sonores de monter vers le quartier Saint Serge (côté Colombelles).
 - 3/ Il faut prévoir *des chemins vélo/piéton* pour permettre l'accès facile au quartier : voir cercles rouges ci-dessus et photo aérienne ci-dessous.
- Réfection de l'ancien pont SMN, avec connexion avec la rue de l'orne et avec la vélo-voie plus haut :

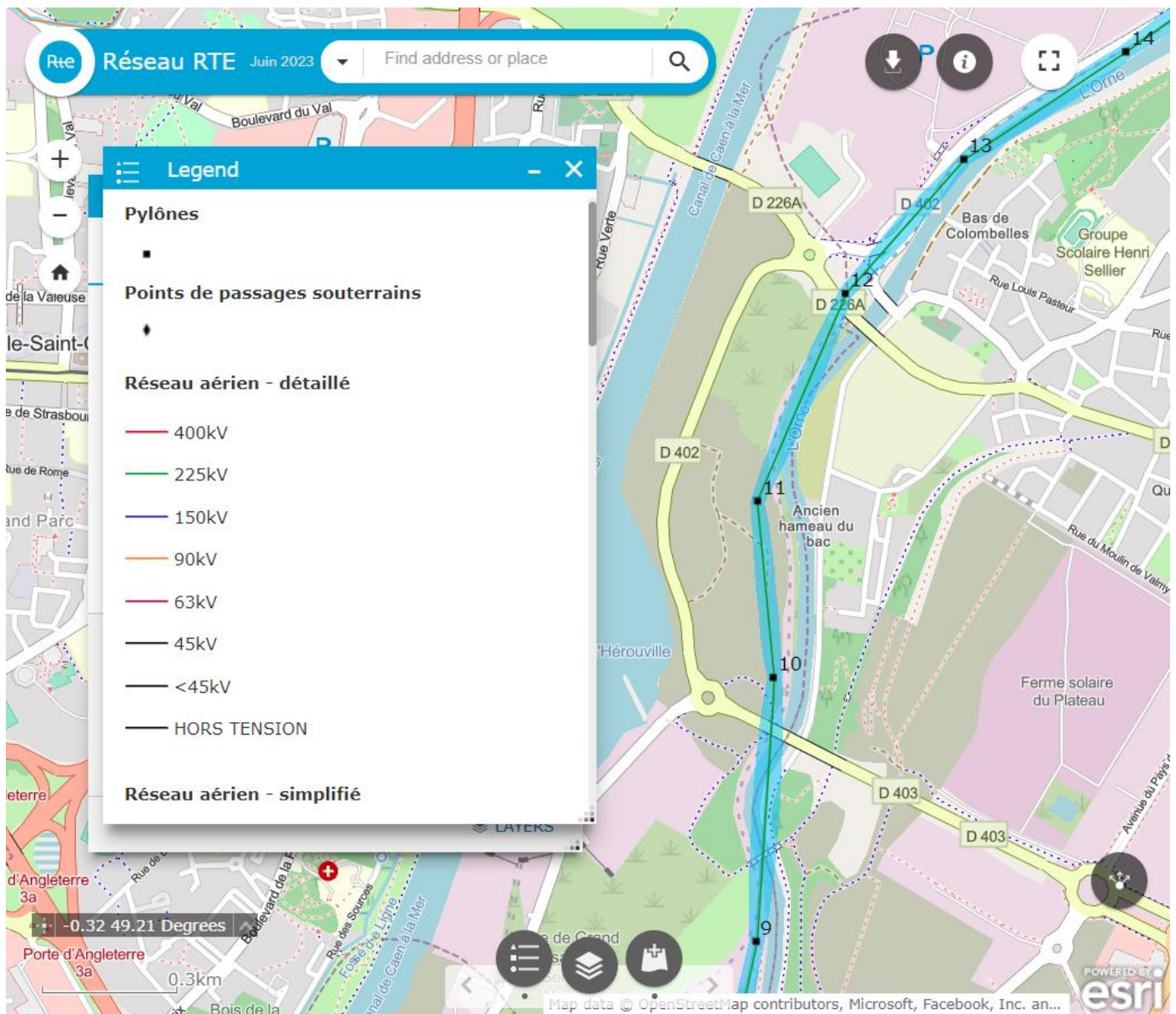




Concernant le paysage/éco-quartier



Les lignes électriques très haute tension (225kV) sont visuellement ignobles dans le paysage et le bruit des câbles lorsqu'on se promène en dessous est particulièrement désagréable. Cela n'est pas à la hauteur d'un projet comme celui-ci qui se veut être un lieu de vie et de promenade agréable en lien avec la nature. Il faudrait donc profiter de l'aménagement de la DP2 pour réaliser l'enterrement des lignes très haute tension (au moins les **pylônes 10, 11 et 12**, voir carte ci-après) et donc aménager 2 points de passages souterrains.



Contribution n°7 (Web)

Proposée par anonyme

Déposée le lundi 1 avril 2024 à 12h26

Je découvre un vaste projet d'habitats entre voiries très passantes, sites industriels actifs et le long de voies fluviales, où les terres de proximité sont inondables. Outre leurs présentes pollutions y compris d'hydrocarbures.

Il y est annoncé éco quartier mais je n'ai pas lu de dimensions respectueuses de l'environnement pour toutes les espèces. Et au nom des espaces protégées, je rejette cette demande hors sol de dérogation aux espaces protégées actuelles (cf. étude dans le dossier).

Ajouter des habitats en zone inondable, n'est ce pas programmer des coûts d'assurance non tenables et des coûts humains non chiffrables au présent mais prévisibles ... assurément ? Les promoteurs de ce projet seraient ils déconnectés des risques concernant le trait de côte d'une part et des risques concernant les catastrophes naturelles accrues en fréquence comme en intensité. (sans parler des risques industriels déjà répertoriés et présents avec un secteur Seveso).

Enfin je suis stupéfaite du faible nombre de contributions, quelle communication a été réalisée ? vers quels publics ? Et quand bien même ce serait un projet pour les nouveaux arrivants, qui rêvent de poser leurs valises au pied de l'eau en Normandie !

Ce projet acceptable sur papier glacé, dans des bureaux gentrifiés ... est d'un mépris pour le vivant à la hauteur des gains de quelques promoteurs. Tel est mon avis.

2024-2025 ne serait ce pas temps de réussir habitants salariés retraités élèves des écoles industriels à de véritables débats démocratiques au cœur de l'agglomération caennaise.

Contribution n°8 (Web)

Proposée par HUBERT Patrice

(patricehubert@yahoo.fr)

Déposée le mercredi 3 avril 2024 à 10h52

Je suis surpris que l'on continue à aménager des terrains qui sont concernés par la montée des eaux prévue à un terme assez proche. Cette autorisation va condamner la collectivité à engager des investissements supplémentaires et correctifs pour faire face au risque de submersion qui seront à la charge du citoyen quelle qu'en soit la source du financement.

C'est aussi leurrer des habitants qui verront leur bien dévalorisé du fait des risques ou même des dégâts déjà observés.

Enfin, un port est une infrastructure de long terme dont il ne faut pas hypothéquer les développements à venir.

J'émet donc un avis négatif et demande aux autorités en responsabilité de ne pas réaliser ce projet.

P HUBERT

Contribution n°9 (Web)

Proposée par anonyme

Déposée le dimanche 7 avril 2024 à 12h34

Je suis défavorable au projet d'éco quartier en zone inondable. et à proximité d'un site Seveso seuil haut selon la cartographie adaptée. et à proximité de sites industriels (cimenterie etc).

Je suis favorable à un débat public sur la capacité de Caen la mer à accueillir de façon digne des réfugiés climatiques y compris internes à nos régions mais non au développement d'actions de promotion immobilière qui nie limites planétaires (le béton pollue) et dérèglements climatiques (locaux) ni en oubliant la nécessaire souveraineté alimentaire. Je préférerai voir développer du maraichage (hors rizières) etc.

Contribution n°10 (Web)

Proposée par Guillemette claudé
(claudeguillemttebis@orange.fr)

Déposée le mercredi 10 avril 2024 à 18h32

Adresse postale : 4 bis route des six chemins 50500 Carentan les marais

Comment des élus peuvent encore prendre le risque de construire sur une zone potentiellement inondable?

D'autant qu'il existe bien tout près un terrain qui serait occupé, paraît-il, par un Parc d'attraction sur la guerre, le fameux D Day Land de M. Morin.

Qu'est-ce qui est le plus utile? - La construction de logements dont les Français ont besoin ou une vaste opération financière au profit d'investisseurs étrangers?

Contribution n°11 (Web)

Proposée par Hue, nicolas

(n_hue@orange.fr)

Déposée le lundi 15 avril 2024 à 11h12

Adresse postale : 1 Rue du Bout Grin 14114 Ver sur mer

Je suis contre avec l'argumentaire suivant :

* Vu l'accélération inattendue du réchauffement climatique / fonte des glaciers et banquises (encore évoqué ce matin à France Culture le 15/04/2024, on en est à 1,58° en 2024 !)

* Vu les expériences des deux dernières années en France et ailleurs en Europe et dans le monde

* Vu le fait que, sur les hauteurs de l'Orne, il y a une autre friche industrielle (le Plateau) de la même entreprise (SMN), il est incompréhensible qu'on veuille construire (et forcément imperméabiliser) dans la vallée. C'est contraire au bon sens.

* Cela rappelle qu'il faut être très économe dans l'occupation des terrains constructibles _non inondables_ : les réserver à des projets nécessaires, indispensables (logements, relocalisation d'entreprises, école / formation / université etc.) et non pas les gaspiller pour des projets superflus comme p.e. 'Normandy Memory'.... (qui est mort pendant 6 mois de l'année).

Si une communauté urbaine telle que Caen-la-mer veut avoir du sens, c'est en regardant ce genre de problèmes en face et de faire diplomatiquement en sorte que - par ex.—un maire d'une commune X (Hérouville) renonce à s'agrandir au profit d'une commune Y (Colombelles)...

Contribution n°12 (Web)

Proposée par Aussant Pierre

Déposée le lundi 15 avril 2024 à 15h28

Le risque d'inondations (montée des eaux due au réchauffement climatique) comme le problème de liaisons (par tout mode de déplacement des personnes) entre la ville d'Hérouville et ce futur quartier ne sont pas suffisamment pris en compte. Je suis donc contre.

Contribution n°13 (Web)

Proposée par anonyme

Déposée le lundi 15 avril 2024 à 15h38

Bonjour,

C'est tout simplement irresponsable. Les outils de modélisation existent !

<https://sealevelrise.brgm.fr/slr/#lng=-0.21252;lat=49.25117;zoom=13;level=1.0;layer=0>

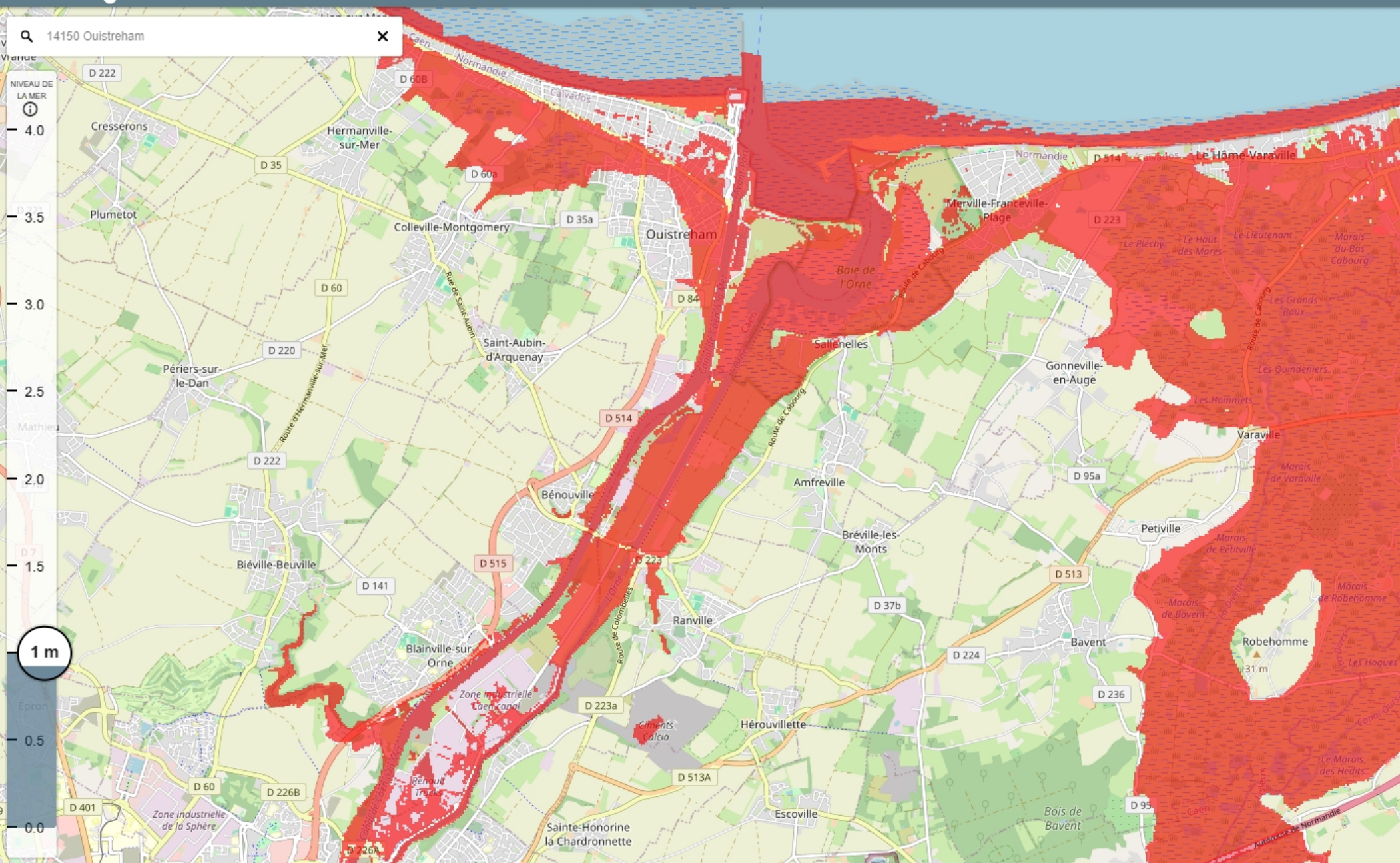
Ce site s'appuie sur une analyse pré-calculée de la topographie pour identifier, à très haute résolution, les zones qui pourraient être soumises à la submersion marine sous l'effet de l'élévation du niveau de la mer.

Les calculs ont été réalisés en considérant par défaut la plus haute mer astronomique (PHMA, pleine mer de coefficient de marée 120), elle-même déterminée par une interpolation entre les ports où les caractéristiques de la marée sont connues (Références Altimétriques Maritimes du SHOM, édition 2016).

A ce niveau de marée peut alors être ajouté par l'utilisateur une élévation du niveau de la mer sous l'effet du changement climatique + surcote (pouvant aller jusqu'à 4 m).

1 document associé

contribution_13_Web_1.jpg



Contribution n°14 (Web)

Proposée par LOUISET Pierre
(plouiset@caen.cci.fr)

Déposée le lundi 15 avril 2024 à 17h19

Adresse postale : 978 RD 402 - Bassin d'Hérouville 14200 Hérouville saint Clair

Ci joint la contribution de la CCI CAEN NORMANDIE, concessionnaire du port de Caen Ouistreham.

1 document associé

contribution_14_Web_1.pdf



MAIRIE D'HEROUVILLE SAINT-CLAIR
Monsieur Rodolphe THOMAS
Maire
Hôtel de Ville
11 Place François Mitterrand
14200 HEROUVILLE SAINT-CLAIR

N/Réf. :
MLR/AdG/PL/CS-073.24

Caen,
le 11 avril 2024

Affaire suivie par : Pierre LOUISET
Tél : 02 31 35 63 10

Monsieur le Maire,

Par voie de presse, J'ai pris connaissance de l'enquête publique relative à la demande d'autorisations environnementales concernant la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) Presqu'île Hérouvillaise - Archipel et la Desserte Portuaire phase 2 (DP2) et de la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUI d'Hérouville Saint-Clair, et je tenais à porter à votre connaissance la situation du port de Caen-Ouistreham, riverain du projet, qui ne me semble pas avoir été particulièrement prise en compte dans le dossier présenté au public.

La Chambre de Commerce et d'industrie de Caen Normandie est le concessionnaire du port de Caen-Ouistreham pour le compte de Ports de Normandie à travers un contrat de concession d'outillage public en vigueur jusqu'en 2046.

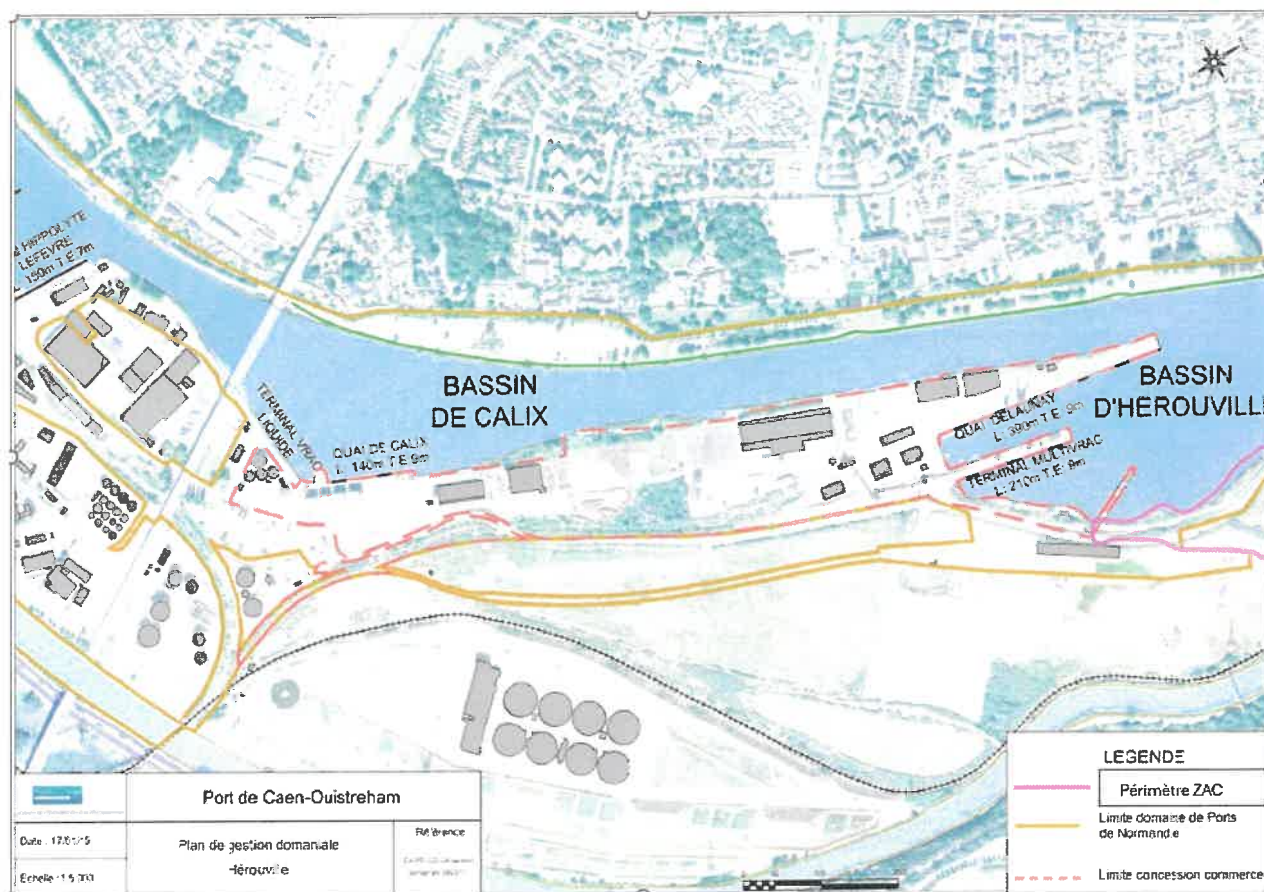
Le port de Caen-Ouistreham est de 10^{ème} port français avec un tonnage annuel de 2 540 000 tonnes pour un total de 1 093 escales pour l'ensemble de ses activités en 2023.

A ce titre, nous entretenons, exploitons et développons les ouvrages et outillage public situés sur le port et notamment ceux situés sur le terminal portuaire d'Hérouville, l'un des 5 terminaux du port.

Ce terminal, d'une surface de 19 ha, regroupe deux bassins, le Bassin d'Hérouville et le Bassin de Calix.

Sur le Bassin d'Hérouville, ex-Bassin SMN reconverti dans les années 1995-2000, sont exploités le Quai Delaunay et le quai multivrac. Le Quai Delaunay est utilisé pour le stationnement des remorqueurs, la manutention de marchandises diverses et le stationnement en hivernage de navires de croisières. Le quai multivrac est un poste à quai équipé d'installation de convoyage de marchandises en vrac vers un poste de chargement camion, ou de livraison directe vers un entrepôt, spécialisé pour le stockage, la préparation et l'ensachage d'engrais.

.../...



Ce bassin d'Hérouville abrite également la Direction des Équipements Portuaires de la CCI Caen Normandie, avec ses services administratifs, ses ateliers techniques et les activités de remorquage du port pour lesquelles sont stationnés 3 navires sur site.

Le Quai de Calix est un quai multifonction permettant la manutention verticale ou horizontale, grâce à son accostage Roll On / Roll Off à niveau d'eau constant. Ce quai possède également un poste de réception de vracs liquides utilisé actuellement pour les besoins de la société France Mélasse, mais aussi adapté à l'accueil de vraquiers carburants compte tenu de la proximité immédiate des dépôts pétroliers.

En 2023, 65 000 tonnes de marchandises ont transité par le terminal d'Hérouville pour un total de 17 escales. Les remorqueurs ont également assuré 209 manœuvres en transit au départ du quai Delaunay, dont la moitié de nuit.

Il faut également tenir compte de l'activité croisière que le port accueille chaque année au Nouveau bassin, située plus en amont du terminal d'Hérouville. En 2023, le port a accueilli 12 escales ainsi que plusieurs paquebots en hivernage.

Les perspectives d'activités sur les trafics existants sont stables, néanmoins, la communauté portuaire et les industriels présents à proximité du terminal vrac liquide au quai de Calix travaillent conjointement au développement d'un trafic d'import de biocarburant qui augmentera la fréquentation maritime du canal au droit de la presqu'île.

A la lecture du dossier d'aménagement de la ZAC, il me semble nécessaire de prendre en compte les impacts de la circulation des navires de commerce sur les aménagements et les berges du projet. Il convient notamment de bien intégrer le fait qu'un navire de commerce tel que ceux qui fréquentent notre port, génère du batillage dont le caractère d'onde de choc entraîne la dégradation des berges si celles-ci ne sont pas aménagées en conséquence.

D'un point de vue réglementaire, il convient également de prendre en considération le fait que le règlement local pour le transport et la manutention de matières dangereuses applicable aux installations portuaires prescrit par arrêté préfectoral en date du 15 avril 2013 fait état, pour le terminal d'Hérouville, d'un périmètre des effets des phénomènes dangereux qui atteint le périmètre de la ZAC, notamment les parcelles CC22, 32 et 33. Ces éléments ont été rappelés par la DDTM à la commune d'Hérouville Saint-Clair par l'intermédiaire d'un porter à connaissance transmis en novembre 2020. La Direction des Equipements Portuaires a participé à une réunion de travail, en mairie, pour échanger sur le contenu du porter à connaissance et au-delà sur l'activité de déchargement d'engrais qui alimente la plateforme AGRIAL.

Plus largement, je m'interroge donc sur la prise en compte des activités de manutention portuaire de marchandises et des risques par l'aménageur. Celles-ci, réalisées à environ 500 m du projet et au vent de ce dernier, peuvent générer ce qui pourrait être considéré par les futurs riverains de l'éco-quartier des nuisances (bruit, poussières...), inadmissibles à leurs yeux.

Mes équipes portuaires gèrent également, sur l'ensemble du port de Caen-Ouistreham, l'éclairage d'aide à la navigation nocturne des navires de commerce. Cet équipement est constitué de plusieurs points lumineux situés sur les rives du canal entre les écluses de Ouistreham jusqu'au bassin de Calix. Mes services ont informé l'aménageur, à l'occasion d'échanges en mars 2023, de l'existence d'équipements d'aide à la navigation le long de la berge aménagée dans le cadre du projet et de la nécessité impérieuse de conserver cette fonctionnalité ainsi que le mode de gestion afin de garantir la circulation nautique sur le canal. Je n'ai pas retrouvé dans le dossier que cette fonction sera maintenue dans le cadre du projet. L'absence de cet équipement poserait un problème de sécurité lors de manœuvre nocturne des navires. Je souhaiterais avoir des éclaircissements sur ce sujet.

Je souhaiterais, pour conclure, saluer la mise en compatibilité du PLU introduite par la déclaration de projet de la ZAC Habitat de la presqu'île hérouvillaise, qui étend le zonage actuel « UEp3 », qui couvre actuellement le terminal d'Hérouville, jusqu'aux terrains jouxtant la desserte portuaire entre la RD 402 et la plateau Normandial. Cette modification permettra de renforcer le positionnement industriel du terminal d'Hérouville au cœur du port afin de développer des activités logistiques maritimes et de stockage, malgré le rapprochement du tissu urbain. Elle incite à veiller à la bonne compatibilité entre les activités économiques présentes sur la rive droite depuis plus d'un siècle et ces nouvelles activités résidentielles qui viennent s'intercaler dans cet environnement industriel.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Bien à toi,

Le Président,
Manuel LE ROUX

Contribution n°15 (Web)

Proposée par SOFIMARI - Pascal BLANCHARD
(p.blanchard@sofimari.fr)
Déposée le mardi 16 avril 2024 à 15h30
Adresse postale : 58 avenue Pierre Berthelot 14000 CAEN

Veillez trouver ci-joint la contribution du groupe SOFIMARI, exploitant sur le port de Caen-Ouistreham.

1 document associé
contribution_15_Web_1.pdf

Caen, le 16 avril 2024

Monsieur le Maire, Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Nous souhaitons apporter notre contribution à l'enquête publique relative à la ZAC Presqu'île Hérouvillaise, en mettant en lumière les activités logistiques et industrielles présentes dans la zone.

Les activités du groupe SOFIMARI sur le port de Caen-Ouistreham remontent à la création de la SOCIETE NAVALE CAENNAISE en 1903, qui a largement contribué au développement du port.

Le groupe a ensuite créé des activités de logistique et transport frigorifiques (SOFRILOG) et de services portuaires (SOGENA). SOFRILOG et SOGEMAR (filiale de SOGENA) sont toujours en activité sur le port de Caen-Ouistreham, où elles représentent 75 emplois directs.

Notre ETI est historiquement ancrée dans le territoire, et active dans l'écosystème local

Concernant l'enquête publique, il est important de souligner que deux terminaux portuaires sont situés en amont de la zone destinée à accueillir un écoquartier :

- Le Bassin d'Hérouville, où sont traitées les manutentions de marchandises diverses, ainsi que les engrais AGRIAL, manutentionnés par SOGEMAR. Cette activité implique le convoyage en vrac entre le navire et l'entrepôt, ainsi que de l'entrepôt vers le chargement des camions.
- Le quai de Calix, desservant notamment France Mélasse et le dépôt pétrolier, ainsi que les activités logistiques de SOFRILOG, incluant l'entreposage et le transport frigorifiques.

Pour ces terminaux, il est à noter une vingtaine d'escales par an, dont la moitié se déroulent la nuit. Le passage de navires génère naturellement des lumières et du bruit. De plus, ces activités industrielles et logistiques engendrent un flux de camions conséquent.

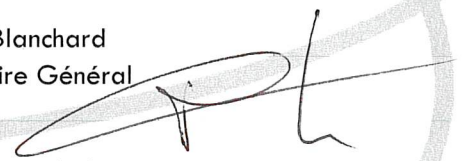
En outre, il est essentiel de prendre en considération le fait que la ZAC se positionne à seulement 500 mètres des activités d'engrais, susceptibles de générer de la poussière et du bruit, pouvant être transportés par les vents dominants (secteur sud-ouest).

Tous ces aspects sont susceptibles de susciter des préoccupations chez les futurs habitants de l'écoquartier et méritent une attention particulière. Nous vous prions donc d'être extrêmement vigilant quant à la compatibilité des activités créatrices de valeur présentes sur la zone avec la construction d'un écoquartier à leurs abords immédiats.

Il ne faut en aucun cas que ce projet ne puisse remettre en cause l'existence même ou le fonctionnement usuel de ces activités présentes depuis des décennies sur cette zone.

Nous vous remercions de prendre en compte nos observations et vous prions d'agréer, Messieurs, l'expression de nos salutations distinguées.

Pascal Blanchard
Secrétaire Général



Contribution n°16 (Web)

Proposée par Krause, Maxi

(pnpv-ver@orange.fr)

Déposée le mercredi 17 avril 2024 à 11h06

Adresse postale : 15, rue Henry Jaquot 14114 Ver sur mer

Monsieur le Commissaire-enquêteur,

Notre association 'Protection Nature et Patrimoine – Ver sur mer (PNPV)' porte le nom d'une commune littorale dans son nom, mais l'article 2 de ses statuts précisent que « ses actions peuvent dépasser le cadre communal » (à consulter sur le site <http://pnpv.verinfo.fr/>). Nous nous intéressons donc aussi à ce qui se passe autour de nous - ni le climat ni les catastrophes naturelles ne se font selon des limites administratives.

Je souhaiterais tout d'abord soulever un point formel :

Il est quasiment impossible de consulter l'ensemble du gigantesque dossier en 4 semaines : C'est peut-être possible si l'on ne fait que cela – et quand on a une certaine habitude de ce genre de dossiers-, mais comme la plupart des personnes ont des obligations autres que cette enquête, il serait utile de prolonger le délai.

Je vous demande donc formellement de bien vouloir le prolonger de 15 jours, ce qui, sauf erreur de ma part, est de vos compétences.

Respectueusement

Maxi Krause

Présidente de PNPV

Contribution n°17 (Web)

Proposée par Krause, Maxi

(pnpv-ver@orange.fr)

Déposée le mercredi 17 avril 2024 à 14h17

Adresse postale : 15, rue Henry Jaquot 14114 Ver sur mer

Monsieur le Commissaire-Enquêteur,

Dans le dossier II, document F – 04 (mai 2022) 'Analyse des impacts et mesures', on peut lire (page 11, gauche) :

« Le site Presqu'île Hérouvillaise est soumis au risque inondation par débordement de l'Orne uniquement en bordure du fleuve, où il est classé en zone jaune et rouge clair et foncé. Par ailleurs, le secteur Presqu'île Hérouvillaise est soumis au risque de remontée de la nappe phréatique jusqu'au niveau du sol et même au débordement de la nappe sur une grande partie du périmètre.

Aucun travail de chantier n'est prévu en bordure de l'Orne. Ainsi aucun effet n'est attendu par la réalisation des travaux sur le secteur Presqu'île Hérouvillaise sur le risque inondation par débordement de l'Orne. Par contre les travaux auront un effet sur le risque débordement de la nappe phréatique.

Le secteur Presqu'île Hérouvillaise est concerné par des débordements de nappe. »

et la même chose page 11, droite :

« 2.2.4.1 Incidences sur l'aspect quantitatif

Le site Presqu'île Hérouvillaise est soumis au risque inondation par débordement de l'Orne uniquement en bordure du fleuve, où il est classé en zone jaune et rouge foncé. Par ailleurs, la Presqu'île Hérouvillaise est soumise au risque de remontée de la nappe phréatique jusqu'au niveau du sol et même au débordement de la nappe sur une grande partie de son territoire.

Aucun travail de chantier n'est prévu en bordure de l'Orne. Ainsi aucun effet n'est attendu par la réalisation des travaux sur le secteur Presqu'île Hérouvillaise sur le risque inondation par débordement de l'Orne. Par contre les travaux auront potentiellement un effet sur le risque débordement de la nappe phréatique. »

« Sur une grande partie du périmètre » et « Sur une grande partie de son territoire » - Pourquoi cela ne fait-il pas réfléchir ? Pourquoi accepter ces risques ?

Les expériences des dernières années en France, en Europe et ailleurs, font craindre que la montée des eaux ne se fasse plus rapidement que prévue par les modélisations (2024 : température des océans plus chaude que prévue). Il n'est pas exclu que cela impacte aussi les nappes phréatiques (puisque'il peut y avoir des liens, cf. le phénomène du 'biseau salé'. Je n'ai pas le temps de chercher le rapport / la proximité entre le littoral et les nappes ici en question—ni de voir si le dossier traite cette question – en tout cas, elle mérite d'être creusée).

Le projet de la presqu'île hérouvillaise date d'il y a plus de 30 ans (cf. page 10 du Mémoire de réponse à l'avis de la MRAe n 2023-4937, document (dossier IV B, doc. 01b)...

Depuis, on a assisté en France et ailleurs à toutes sortes de catastrophes naturelles dues à l'activité humaine et au réchauffement climatique.

A titre d'exemple pour des évolutions toutes récentes :

Reporterre du 13 mars 2024 (<https://reporterre.net/Dans-les-océans-les-records-de-chaaleur-menacent-la-vie-marine> consulté le 17 avril 2024)

« Les eaux de surface des océans du globe atteignent sans interruption, depuis mars 2023, des températures jamais enregistrées auparavant.

Voilà maintenant un an que l'océan global ondule en terrain inconnu. Depuis le 13 mars 2023, la température moyenne à la surface des océans bat quotidiennement des records, selon les données de l'Agence atmosphérique et océanique américaine (NOAA), traduites en courbes sur la plateforme Climate Reanalyzer de l'Université du Maine (États-Unis). Le 10 mars 2024, les eaux de surface mondiales atteignaient, toujours selon la NOAA, 21,2 °C. Du jamais-vu à cette période de l'année.

Les services météorologiques européens tirent eux aussi la sonnette d'alarme. Dans un communiqué publié jeudi 7 mars, l'observatoire Copernicus constate que la température moyenne de surface des eaux, au mois de février, s'est élevée à 21,06 °C. Un niveau supérieur au précédent record mensuel (20,98 °C), établi en août 2023. »

et :

Ouest France du 4 avril 2024 (sous : « Sciences en bref ») :

« La hausse du niveau des océans a connu 'un bond' . La hausse moyenne du niveau des océans a été de 0,76 cm entre 2022 et 2023, un 'bon important' dû à la fois au phénomène El Niño »

Il serait peut-être temps – malgré l'agent public déjà investi dans les différentes études et rapports - d'arrêter le projet avant qu'il ne soit trop tard.

Il nous paraît contraire au bon sens de vouloir couvrir la presqu'île hérouvillaise de bâtiments, et surtout d'habitations.

Nous demandons donc l'arrêt du projet ARCHIPEL à cet endroit.

Suggestion N° 1: Il y a une friche industrielle non inondable sur le terrain de Colombelles (au Plateau), avec un état comparable de pollution, terrain déjà bien relié aux grands axes par une infrastructure routière très récente (voies et rond-points).

Puisque les deux communes – Hérouville et Colombelles - font partie de Caen-la-mer, il devrait être possible de négocier un

déplacement du projet de construction d'habitations d'une commune à l'autre, dans l'intérêt général du principe « éviter tout risque ».

Suggestion N° 2 : Planter une forêt sur le terrain de la presqu'île pour

(a) améliorer l'air (poumon vert entre des zones construites)

(b) offrir des habitats à la faune et la flore

(c) le cas échéant, ralentir des flots venant du sud (Orne)

(d) éviter des évacuations de populations nouvellement installées en cas de crue / pluies diluviennes / montées des eaux (+ nappes phréatiques)

(De toute manière, il faudrait dépolluer..., en bas autant qu'en haut)

Ne pas construire sur une zone inondable est aussi une question de sécurité pour les habitants (cf. observation à suivre).

Maxi Krause

Présidente de PNPV (Production Nature et Patrimoine - Ver sur mer)

mail : pnpv-ver@orange.fr site : <http://pnpv.verinfo.fr/>

(cf. article 2 de nos statuts - sur le site - en ce qui concerne le rayon d'actions possibles)

Contribution n°18 (Web)

Proposée par Krause, Maxi

(pnpv-ver@orange.fr)

Déposée le mercredi 17 avril 2024 à 15h08

Adresse postale : 15, rue Henry Jaquot 14114 Ver sur mer

Monsieur le Commissaire-Enquêteur,

En cas de crue / inondation exceptionnelle, les habitants risquent de se retrouver non plus sur une presqu'île, mais sur une île.

Comment pourront alors accéder les secours en cas

- d'incendie

- d'urgence médicale (AVC / crise appendicite/infarctus/accouchement...) ???

Nous demandons que cette question soit traitée en détail si le projet n'est pas abandonné.

La question est d'autant plus brûlante que déjà l'appel même au secours sera éventuellement impossible :

L'abandon des prises téléphoniques (cuivre, prise directe) au profit du branchement sur le réseau de fibre (d'actualité à Hérouville St. Clair à partir de 2026, cf. Ouest France du 12 avril 2024) semble promettre gain de temps et modernité, mais :

Cela crée une dépendance totale du réseau électrique et par conséquent une très grande insécurité (autant sur le plan local que national), ce qui - sur le plan de la santé humaine - n'est pas un progrès, mais une régression considérable:

En cas de coupure électrique (rien qu'à Ver sur mer, on en a eu 2 fois sur plus de 10 h l'année dernière; dans le contexte de tempêtes, des coupures de courant sont assez fréquentes en France, les médias en parlent régulièrement), l'habitant risque de ne pas trouver secours.

Car

- on ne peut plus appeler de secours par téléphone, qu'il soit fixe ou mobile (les antennes de la téléphonie mobile dépendent également d'une alimentation d'électricité), sans parler du risque de se trouver avec un mobile non chargé ;

- au pire des cas, il faudra marcher ou prendre son vélo ou la voiture pour aller chercher de l'aide ou emmener un malade.

(Indépendamment du cas précis de la presqu'île hérouvillaise, cela menace l'ensemble de la population vivant en France.)

Mais comment aller (au sens propre du terme !) chercher de l'aide lors d'une coupure de courant lorsqu'une inondation par crue / remontée des nappes phréatiques transforme une presqu'île en île ?

Nous demandons que cette question soit traitée.

Respectueusement

Maxi Krause

Présidente de PNPV (Production Nature et Patrimoine - Ver sur mer)

mail : pnpv-ver@orange.fr site : <http://pnpv.verinfo.fr/>

(cf. article 2 de nos statuts [sur le site] quant au rayon d'actions possible)

Contribution n°19 (Web)

Proposée par Ports de Normandie

Déposée le jeudi 18 avril 2024 à 09h44

Bonjour,
Veuillez trouver en pj la contribution de Ports de Normandie.

2 documents associés

contribution_19_Web_1.pdf

contribution_19_Web_2.pdf

Saint-Contest, le 16 avril 2024

MAIRIE D'HÉROUVILLE SAINT-CLAIR
Monsieur Rodolphe THOMAS
Hôtel de Ville
11 Place François Mitterrand
14200 HEROUVILLE SAINT-CLAIR

N°/Réf. : PHD/BM/LC – N° 2404-032

Objet : ZAC Presqu'île Hérouvillaise/Archipel et desserte portuaire phase 2 (DP2) - Contribution à l'enquête publique

Monsieur le Maire,

Lors du dernier comité technique du remplacement du pont de Colombelles, vos services m'ont informé du déroulé de l'enquête publique relative à la demande d'autorisations environnementales concernant la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) Presqu'île Hérouvillaise - Archipel et la Desserte Portuaire phase 2 (DP2) et de la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi d'Hérouville Saint-Clair. Aussi, j'ai pu prendre connaissance des documents de présentation du projet. Même si nos services travaillent en étroite collaboration sur ce dossier, celui-ci mérite que Ports de Normandie, riverain du projet, y apporte une contribution.

Ports de Normandie vous a cédé des terrains permettant le développement de ce projet. Il y a lieu de rappeler que l'acte de vente précise les conditions particulières liées à l'activité portuaire (cf. p12 et 13 dudit acte, en PJ). Il est important de garder en mémoire que le canal est une voie d'eau qui permet de desservir différents terminaux portuaires à l'amont de votre projet occasionnant le passage de navires de taille imposante mais aussi des remorqueurs à proximité des berges, générant du trafic et du batillage.

Dans ce contexte et pour assurer la sécurité de chacun, la protection de ces berges et la conception des quais et plans inclinés de la proue et de la darse devront être dimensionnées et réalisées avec précision. Également, il devra être démontré que ces ouvrages n'ont pas d'impact sur la navigation des navires circulant dans le canal.

Par ailleurs, aucune plantation d'arbre ne doit être prévue au niveau de la berge de manière à garantir sa stabilité.

Les activités nautiques de loisir (kayaks, paddle, ...) devront être strictement encadrées par des associations, respecter le règlement particulier de police du port et en tout état de cause être autorisées par la capitainerie du port de façon à garantir une exploitation sécurisée du canal.

La conception de l'éclairage public doit intégrer les contraintes de navigation de nuit. Un éclairage direct du plan d'eau est à proscrire car il peut perturber la navigation de nuit pour les pilotes du port, ainsi qu'apporter des nuisances pour la faune, notamment aux abords de la mesure compensatoire prévue dans le cadre du remplacement du pont de Colombelles.

A ce sujet, même si des premiers échanges ont eu lieu avec vos services, il apparaît nécessaire d'assurer la cohérence d'ensemble d'aménagement de votre projet venant en interface de la mesure compensatoire au remplacement du pont de Colombelles. Une collaboration étroite entre nos services est indispensable pour réussir cette couture.

Enfin, Ports de Normandie a autorisé les rejets des eaux pluviales vers le canal. Mais la lecture du dossier fait apparaître que trois rejets d'eaux pluviales de la DP2 sont prévus dans l'Orne. Une AOT ainsi qu'un suivi des rejets conformément à la réglementation seront à mettre en œuvre à l'issue des travaux.

Mes services restent disponibles pour poursuivre la collaboration sur ce projet.

Vous souhaitant bonne réception de la présente, je vous prie de croire, Monsieur le Maire, en l'expression de mes salutations distinguées.

**Pour le Président du Syndicat Mixte
Et par délégation
Le Directeur Général**

Philippe Deiss

PJ : extrait de l'acte de vente de terrains d'assiette du projet

CONTRAT D’AFFICHAGE

Le **VENDEUR** déclare qu'il n'a pas été conclu de contrat d'affichage.

CONDITIONS PARTICULIERES LIEES A L’ACTIVITE PORTUAIRE

L’**ACQUEREUR** s’engage à ce que les conditions particulières ci-après détaillées soient reprises intégralement par son ou ses sous-acquéreurs et que cette clause figure dans tous les actes de revente et dans tous les règlements de copropriété à établir dans tous les immeubles qui seront soumis au régime de la copropriété dans la ZAC.

a. Engagements généraux :

L’**ACQUEREUR** est parfaitement informé de la destination maritime de toute la zone se trouvant de part et d’autre des terrains vendus aux présentes.

Lesdits terrains vendus aux présentes devant former partie d’une future ZAC, l’**ACQUEREUR** s’engage expressément et irrévocablement à ne pas remettre en cause cette destination maritime du fait des aménagements qu’il réalisera sur ladite ZAC ; ceux-ci ne devant pas causer de préjudice ni de pertes d’exploitation aux entreprises et aux intervenants de la zone maritime.

En conséquence, l’**ACQUEREUR** prend l’engagement :

- que l’entretien de la berge devra permettre le maintien de l’activité portuaire ;
- que la responsabilité du **VENDEUR** ne pourra pas être engagée en cas de dommages liés à l’exercice d’une activité portuaire normale.

b. Cas particuliers des projets d’aménagement nautique :

Les projets d’aménagement nautique et ceux venant modifier la disposition actuelle des berges et du canal de Caen à la mer, devront être soumis au préalable, pour autorisation à Ports de Normandie, Autorité Portuaire du port de Caen-Ouistreham.

Sont considérés comme aménagements nautiques, tous travaux visant à la modification de la limite du canal (berges, murs de soutènement, digue), ainsi que la création de bassin ou plan d’eau et de leurs ouvrages (et notamment les darses).

En conséquence, l’**ACQUEREUR** s’engage à soumettre à Ports de Normandie, au moins SIX mois avant la date prévisionnelle de démarrage des travaux d’aménagement nautiques le ou les projets d’aménagement à réaliser.

Ports de Normandie aura alors DEUX (2) mois pour délivrer son autorisation ou la refuser. Si le projet est refusé, les Parties devront alors se concerter dans les meilleurs délais.

A défaut d’observer cette formalité, Ports de Normandie se réserve le droit de demander la modification, voire le retrait total des aménagements réalisés, le tout aux seuls frais de l’Acquéreur.

Ports de Normandie s’engage à être représenté lors des réunions de conception des aménagements nautiques auxquelles il sera convié, par l’aménageur de la ZAC Presqu’île Hérouville ou la Ville concédante et à faire part expressément de sa position suite à la diffusion des comptes-rendus desdites réunions.

Il est enfin précisé que l'entretien des aménagements et ouvrages nautiques réalisés par le propriétaire des parcelles sera à sa charge. Cela inclus notamment : le dragage des zones creusées et de leurs abords ainsi que l'entretien des murs de soutènement/digues situés en limite du canal.

c. Clause à reproduire dans les actes de ventes successifs et dans les règlements de copropriété :

De convention expresse entre les parties il est convenu que les actes de ventes successifs et notamment les futures ventes en l'état futur d'achèvement devront impérativement contenir la clause suivante :

« Le BIEN présentement vendu est situé à proximité immédiate d'une zone d'activité portuaire.

L'activité portuaire peut occasionner des nuisances inhérentes à l'exploitation sur cette zone, à savoir notamment des gênes occasionnées par le bruit, les horaires de chargement et déchargement, la poussière, les odeurs. Cette liste n'étant pas limitative.

L'ACQUEREUR est informé des dispositions de l'article L 112-16 du Code de la construction et de l'habitation aux termes desquelles les dommages causés aux occupants d'un bâtiment par des nuisances dues à des activités agricoles, industrielles, artisanales ou commerciales, n'entraînent pas droit à réparation lorsque notamment l'acte authentique constatant l'aliénation a été établi postérieurement à l'existence des activités occasionnant lesdites nuisances, dès lors que ces activités s'exercent en conformité avec les dispositions législatives ou réglementaires en vigueur.

L'ACQUEREUR déclare prendre acte de la proximité de l'exploitation portuaire susvisée et renonce à tout recours au titre d'un éventuel préjudice occasionné par l'activité portuaire. »

Cet avertissement devra également figurer dans tous les règlements de copropriété :

« Le BIEN présentement mis en copropriété est situé à proximité immédiate d'une zone d'activité portuaire.

L'activité portuaire peut occasionner des nuisances inhérentes à l'exploitation sur cette zone, à savoir notamment des gênes occasionnées par le bruit, les horaires de chargement et déchargement, la poussière, les odeurs. Cette liste n'étant pas limitative.

En conséquence, tout copropriétaire accepte ces nuisances dues à la proximité de l'exploitation portuaire susvisée et renonce à tout recours au titre d'un éventuel préjudice occasionné par l'activité portuaire. »

Contribution n°21 (Web)

Proposée par anonyme

Déposée le jeudi 18 avril 2024 à 11h04

vous nous promettez un enfer, la circulation est déjà impossible sur ce trajet mais avec des centaines de véhicules en plus cela promet des embouteillages monstres. étant habitant du bourg nous sommes confrontés à ces problèmes et l'avenir nous paraît bien sombre.

Contribution n°22 (Web)

Proposée par Bozonnet Didier
(Didier.bozonnet@gmail.com)
Déposée le jeudi 18 avril 2024 à 14h21

Bonjour
Comment est pris en compte la montée inexorable des eaux ?
Quid de la pérennité des investissements ?

CDT

Contribution n°23 (Web)

Proposée par anonyme

Déposée le jeudi 18 avril 2024 à 15h55

Suis opposée. Non on ne construit pas dans le lit d'un fleuve. Plantons des arbres, une forêt.

Contribution n°24 (Web)

Proposée par Krause, Maxi
(pnpv-ver@orange.fr)
Déposée le jeudi 18 avril 2024 à 19h54
Adresse postale : 15, rue Henry Jaquot 14 Ver sur mer

Monsieur Le Commissaire-Enquêteur,

Remarque préliminaire :
Il est gênant d'avoir des documents non datés dans le dossier :
Dossier I, document 1B Not de Présentation non technique (BURGEAP)

Cette enquête publique porte aussi sur la question de savoir si le projet appelé ARCHIPEL et DP 2 est d'intérêt général ou non.

Il ne l'est pas, pour les raisons suivantes :

Point N° 1 :

A priori, construire des logements n'est pas contraire à l'intérêt général. Mais il est légitime de se poser la question de savoir si la construction sur terrain partiellement inondable est judicieux et raisonnable.
Elle ne l'est pas, comme exposé dans notre observation du 17 avril 2024 (portant le n°17 sur le registre dématérialisé).
Il n'est pas dans l'intérêt général de construire en milieu particulièrement exposés aux menaces de crues (Orne), montée et débordement des nappes phréatiques, montée des eaux de mer.
Ce projet n'est donc pas d'intérêt général.

Point N° 2 :

Le document intitulé « PLU Déclaration de Projet N° 1 – Notice de Projet » (Version du 5 sept. 2022) semble n'avoir pas été modifié depuis septembre 2022.
Or, il est en contradiction avec des documents datant également de mai 2022, à savoir celui du dossier II, document F – 04 (mai 2022) 'Analyse des impacts et mesures' et le document non daté intitulé.

Juxtaposition :

PLU Déclaration de Projet N° 1 – Notice de projet: page 12

« - le site appartient à la commune d'Hérouville Saint-Clair, au sein d'une presqu'île où se rejoignent les territoires de trois communes : Caen, Colombelles et Hérouville Saint-Clair ;

- il s'insère dans un espace :

o à l'écart des quartiers d'habitat voisins (d'Hérouville Saint-clair, de Colombelles ou de Caen), et à proximité d'autres anciens sites industriels en mutation : le plateau de

Colombelles ou la presqu'île de Caen ;

o au sein de la vallée de l'Orne, corridor écologique majeur de la trame urbaine et verte de l'agglomération caennaise, tout en étant à l'écart des zones inondables et potentiellement submersibles, [...] »

mais :

Analyse des impacts..., p. 11 gauche :

« Le site Presqu'île Hérouvillaise est soumis au risque inondation par débordement de l'Orne uniquement en bordure du fleuve, où il est classé en zone jaune et rouge clair et foncé. Par ailleurs, le secteur Presqu'île Hérouvillaise est soumis au risque de remontée de la nappe phréatique jusqu'au niveau du sol et même au débordement de la nappe sur une grande partie du périmètre.

Aucun travail de chantier n'est prévu en bordure de l'Orne. Ainsi aucun effet n'est attendu par la réalisation des travaux sur le secteur Presqu'île Hérouvillaise sur le risque inondation par débordement de l'Orne. Par contre les travaux auront un effet sur le risque débordement de la nappe phréatique. »

Le secteur Presqu'île Hérouvillaise est concerné par des débordements de nappe. »

et

Analyse des impacts..., p. 11 droite

« Le site Presqu'île Hérouvillaise est soumis au risque inondation par débordement de l'Orne uniquement en bordure du fleuve, où il est classé en zone jaune et rouge foncé. Par ailleurs, la Presqu'île Hérouvillaise est soumise au risque de remontée de la nappe phréatique jusqu'au niveau du sol et même au débordement de la nappe sur une grande partie de son territoire.

Aucun travail de chantier n'est prévu en bordure de l'Orne. Ainsi aucun effet n'est attendu par la réalisation des travaux sur le secteur Presqu'île Hérouvillaise sur le risque inondation par débordement de l'Orne. Par contre les travaux auront potentiellement un effet sur le risque débordement de la nappe phréatique. »

Dossier I, document 1B Not de Présentation non technique (BURGEAP), non daté (pages 37 et 41) :

« Secteur Presqu'île Hérouvillaise en zone jaune (zones urbanisées protégées de la crue centennale par les travaux de lutte contre les inondations) en bordure de l'Orne, du PPRI de l'Orne. Les secteurs bâtis ne sont toutefois pas concernés.

En risque de débordement de la nappe phréatique.

Le projet ne prévoit aucun niveau de sous-sol. La côte majorée d'inondation est à 5.50 m NGF et les points bas des zones habitées sont à 6 m NGF. »

Ainsi que toute la page 52 dans le document du dossier II f3-1 état initial...1 intitulé 'Etude d'impact environnementale actualisée

(mai 2022) DOSSIER 3 : Analyse de l'état initial'.

La carte établie par le bureau de recherche géologique et minière (BRGM)/ Géosciences pour une Terre durable (établissement public) ne laisse pas de doute:

<https://sealevelrise.brgm.fr/slr/#lng=-0.21252;lat=49.25117;zoom=13;level=1.0;layer=0> carte

Par conséquent, l'argument suivant 'prise en compte du changement climatique' n'est pas fondé non plus (page 14 pdf, Notice de projet):

Point N° 3 :

Sous 'Ambition environnementale' (page 14 de la Notice de projet):

« Cette approche est d'intérêt général :

Elle place au coeur du projet des réponses concrètes pour la prise en compte du changement climatique et la mise en oeuvre de la sobriété énergétique : par une adaptation au site (sans renoncer à urbaniser à proximité des équipements, services et emplois), et des dispositions pour favoriser la ventilation et l'ensoleillement des logements, mais aussi la végétalisation de leurs abords (en limitant l'imperméabilisation). »

Puisque l'argumentation de la Notice de projet prétend que le site se trouve en terrain non inondable, elle nie les effets du changement climatique, ne les prend donc pas en compte.

Une telle argumentation ne mérite pas qu'on fonde là-dessus l'attribution du caractère d'intérêt général du projet.

Conclusion :

L'intérêt général est réclamé moyennant une argumentation dans la notice de projet fondée sur des assertions qui ne correspondent pas à la réalité du site ni à ce qui est fixé dans les dossiers 'Etat initial 1' et 'Analyse des impacts et mesures' (dossier II, documents f 3-1 et f 4) et 'Présentation non technique...' (non daté).

Nous demandons que le caractère 'd'intérêt général' soit refusé à ce projet.

Respectueusement

Maxi Krause

Présidente de Protection Nature et Patrimoine – Ver sur mer

pnpv-ver@orange.fr site : <http://pnpv.verinfo.fr/>

Contribution n°25 (Web)

Proposée par Krause, Maxi
(pnpv-ver@orange.fr)

Déposée le jeudi 18 avril 2024 à 20h22

Adresse postale : 15, rue Henry Jaquot 14114 Ver sur mer

Monsieur le Commissaire-Enquêteur,

J'ai une question et une remarque :

Question :

Ouest France daté du 4 avril 2024 pose la question suivante (en titre) :

« Risques climatiques : comment rester assurable ? »

Ce qui soulève la question suivante :

Quelle garantie les maîtres d'ouvrages peuvent-ils donner aux futurs acheteurs/locataires des nouvelles habitations / restaurants / commerces etc. en zone menacée par la montée des nappes phréatiques et leur débordement (mentionné dans le dossier), une crue exceptionnelle de l'Orne, la montée de la mer - ou la conjonction des trois - pour que ceux-ci trouvent une assurance abordable?

Des clauses particulières sont-elles prévues dans les contrats de vente ?

Remarque :

Une gestion responsable de la réserve foncière de Caen-la-mer (dont Hérouville St. Clair fait partie) exige de

- n'admettre dorénavant que des constructions absolument nécessaires

- donc une gestion très économe des réserves, et surtout des réserves foncières non inondables.

Ce qui a pour conséquence de refuser strictement le non-nécessaire et superflu (comme p.e. le projet Normandy Memory sur le plateau de Colombelles qui de toute manière serait mort pendant 6 mois de l'année) au profit p.e. de logements ou d'institutions de formation ou pour la relocalisation d'entreprises submergées ou menacées de submersion etc.

Renoncer à la construction de l'ARCHIPEL dans le lit d'un fleuve au profit de constructions sur les hauteurs (p.e. le plateau de Colombelles) serait une décision sage et judicieuse.

Ce genre de 'restitution' de projets devrait être négociable au niveau de la communauté urbaine.

En revanche, le gaspillage de terrains constructibles n'est plus défendable de nos jours (objectif ZAN) et risque de causer des procédures judiciaires.

Respectueusement

Maxi Krause

Présidente de PNPV (Production Nature et Patrimoine - Ver sur mer)

mail : pnpv-ver@orange.fr site : <http://pnpv.verinfo.fr/>

Contribution n°26 (Web)

Proposée par Krause, Maxi

(pnpv-ver@orange.fr)

Déposée le jeudi 18 avril 2024 à 21h13

Adresse postale : 15, rue Henry Jaquot 14114 VEr sur mer

Monsieur l'Enquêteur,

Les déconnexions de l'internet répétées ont fait que nos observations, et notamment le N° 24, n'ont pu être corrigées en totalité.

Nous vous prions de bien vouloir excuser les coquilles.

Avec mes remerciements.

Respectueusement

Maxi Krause

PNPV

Contribution n°27 (Web)

Proposée par anonyme

Déposée le vendredi 19 avril 2024 à 07h50

Construire un écoquartier entre le Canal et l'Orne, alors que nous sommes confrontés au quotidien à la montée des eaux, est une aberration. L'artificialisation des sols ne fera qu'accentuer ce problème.

Contribution n°28 (Web)

Proposée par Antonio

Déposée le vendredi 19 avril 2024 à 09h31

Il me semble que dans l'état actuel de notre platène, il est d'une nécessité absolue de prendre le temps de la réflexion.

Mettons de côté toute urbanisation, bétonisation, toute surface qui étoufferai le sol.

Mettons en place un espace ludique un espace de bien être [arbre avec différentes essences, aire de jeux,.....] un espace citoyen.

Il faut se projeter dans le [bon sens] arrêtons de vouloir capitalisé l'espace.

Contribution n°29 (Web)

Proposée par anonyme

Déposée le vendredi 19 avril 2024 à 09h47

Le projet 'Archipel' s'inscrit dans le cadre d'un projet de reconquête des territoires industriels de la Presqu'île Caennaise qui fait l'objet d'un Projet d'Intérêt Majeur (PIM) reposant notamment sur "un intérêt commun et un enjeu collectif" dépassant le périmètre de chacune des 3 ZAC définies, à savoir 'Presqu'île Hérouvillaise', 'Calix' à Mondeville et 'Nouveau Bassin' à Caen.

Alors que le projet de la ZAC du Nouveau Bassin est suspendu le temps de mener des études complémentaires destinées à simuler les conséquences de la hausse du niveau de la mer à l'horizon 2100 qui pourraient fortement réorienter le projet, voire totalement le modifier (cf. déclaration d'Emmanuel Renard, Vice-président de la Communauté urbaine lors du Conseil communautaire du 21/12/2023), il est surprenant que le projet 'Archipel' ne soit pas également mis en pause, dans l'attente des conclusions des études pré-citées car il se situe dans le même contexte hydrogéomorphologique de la basse vallée de l'Orne et plus spécifiquement du lit majeur du fleuve.

Démontrant également que ces deux projets sont étroitement liés, il est précisé à plusieurs reprises pour ce qui concerne tout spécifiquement les terres excavées :

- que "leur gestion est à considérer à l'échelle du PIM et non des ZAC",
- que "ce principe est fondamental à l'échelle du projet métropolitain, qui prône un équilibre déblais/remblais global et une mutualisation des matériaux des différentes ZAC et qu'ainsi les ZAC, Caennaise et Hérouvillaise, vont s'associer dans un projet de plateforme de terre excavées qui permettra de mettre en commun et valoriser leurs ressources, matériaux techniques pour les structures de voiries, matériaux fertilisables pour faire de la terre végétale."

Les questions suivantes se posent donc :

- que deviendront les terres excavées du projet 'Archipel' si la ZAC caennaise, dans ses orientations actuelles, venait à totalement être abandonnée ou extrêmement modifiée ?
- comment la SPLA Caen presqu'île envisage-t-elle de coordonner deux projets étroitement liés mais aujourd'hui totalement décalés dans le temps ?

Enfin il n'est pas inutile de rappeler qu'en 2012 le Préfet de Région n'avait pas donné suite à un projet de terminal conteneur au pied du viaduc de Calix au motif que cette activité était difficilement compatible avec la proximité d'une importante zone d'habitat et qu'aujourd'hui à contrario un projet de quartier comprenant 1 300 logements, des services et équipements publics et qualifié 'd'éco-quartier' serait tout à fait compatible avec les activités industrialo-portuaires et logistiques existantes.

Contribution n°30 (Web)

Proposée par Coopérative AGRIAL - Sebastien LEMAISTRE
(contact@agrial.com)

Déposée le vendredi 19 avril 2024 à 16h37

Adresse postale : 4 rue des Roquemonts 14000 Caen

Nous vous remercions de bien vouloir prendre connaissance du courrier ci-joint
Bien cordialement

1 document associé

contribution_30_Web_1.pdf

**Mairie Hérouville Saint-Clair
Monsieur Rodolphe Thomas
Hôtel de ville
11 Place François Mitterrand
Hérouville Saint-Clair**

Caen, le 18 avril 2024

Objet : Enquête publique concernant la Presqu'île Hérouvillaise

Monsieur le Maire, Monsieur le Commissaire Enquêteur

Nous souhaitons apporter notre contribution à l'enquête publique relative à la ZAC Presqu'île Hérouvillaise en mettant en lumière les activités logistiques et industrielles présentes dans la zone.

Le groupe Agrial est une coopérative agricole et agroalimentaire détenue par 12 000 agriculteurs. Nous concilions un ancrage local et un développement à l'international. Sur la partie agricole, notre mission est d'accompagner les adhérents de la production à la commercialisation afin d'améliorer la rentabilité de leur exploitation en leur proposant des solutions innovantes.

Les activités du groupe Agrial sur le port de Caen-Ouistreham remontent à la création du silo portuaire de Blainville sur Orne en 1973. Ce silo permet d'exporter une partie des céréales produits par les adhérents de la coopérative dans l'hinterland de Caen. Chaque année c'est près de 350 000t (environ 45 bateaux) qui sont exportées à destination de l'alimentation humaine et animale dans différents pays. Les principales destinations sont le Maroc, l'Espagne, le Portugal, l'Algérie... Cet outil permet de valoriser les céréales des adhérents du calvados, de l'Orne et de la Manche, et est une véritable porte de sortie compétitive pour la ferme normande.

L'autre activité de la coopérative porte sur l'importation et l'ensachage d'engrais sur Hérouville depuis 1999. Chaque année plus de 80 000 t transitent dans notre stockage d'engrais de 22 000t. Nous ensachons et mélangeons les engrais pour ensuite les expédier vers les exploitations de nos adhérents sur le territoire de la coopérative. C'est plus d'une vingtaine de bateaux qui passent sur le canal pour décharger dans nos installations la marchandise. Cet outil permet d'apporter de la compétitivité à la ferme normande avec les possibilités d'importation et sa localisation au plein cœur de la zone céréalières de la plaine de Caen.

Concernant l'enquête publique, il est important de souligner que nos deux terminaux portuaires sont situés proche de la zone destinée à accueillir un écoquartier. Il est essentiel de prendre en considération la proximité de seulement 500m entre l'écoquartier et notre site d'activités d'engrais. Cette activité industrielle est susceptible de susciter des préoccupations et des nuisances (préexistantes) chez les futurs habitants de l'écoquartier et méritent une attention particulière. Nous vous prions d'être extrêmement vigilant quant à la compatibilité de nos activités sur la zone créatrice de valeur pour nos adhérents agriculteurs du territoire avec la construction d'un écoquartier à leurs abords immédiats.

Nous souhaitons que les potentiels riverains, occupants, propriétaires, soient informés et acceptent notamment lors de la signature des documents notariés, la présence à proximité de nos activités préexistantes, et les nuisances susceptibles d'être occasionnées par ces dernières. Il ne faut en aucun cas que ce projet ne puisse remettre en cause l'existence même, l'organisation et le fonctionnement usuel de ces activités.

Nous vous remercions de prendre en compte nos observations et vous prions d'agréer, Messieurs, l'expression de nos salutations distinguées.

Sébastien Lemaistre

Directeur du pôle Agriculture Agrial

