

Enquête publique unique au titre de :

- **La procédure d'autorisation environnementale de la ZAC Presqu'île Hérouvillaise-Archipel ;**
- **La procédure d'autorisation environnementale de la desserte portuaire phase 2 (DP2) ;**
- **La déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLU d'Hérouville-Saint-Clair.**



Enquête publique du 18 mars au 19 avril 2024

Autorité organisatrice : Préfet du Calvados (DDTM)

Représentant des maîtres d'ouvrage : Nexity

Rapport d'enquête

Le commissaire enquêteur :

Jean-François Gratioux

Sommaire

1	Première partie : Présentation générale de l'enquête publique.....	4
1.1	L'objet de l'enquête publique unique	4
1.2	La Presqu'île, un héritage et un enjeu pour l'agglomération caennaise.....	4
1.3	L'émergence d'un projet partenarial d'aménagement	5
1.4	L'élaboration du projet de ZAC "Presqu'île hérouvillaise"	6
1.5	Les concertations publiques.....	7
1.6	La préparation de l'enquête publique	8
1.7	Composition du dossier d'enquête	8
2	Deuxième partie : Analyse des principales caractéristiques des projets soumis à enquête publique	10
2.1	La ZAC hérouvillaise Archipel	10
2.1.1	Consistance du projet.....	10
2.1.2	Un parti d'aménagement novateur	11
2.2	La desserte portuaire phase 2 (DP 2).....	12
2.2.1	Insertion de la DP 2 dans le réseau viaire de l'agglomération	12
2.2.2	Relation entre la DP 2 et l'éco quartier Archipel	13
2.2.3	Caractéristiques du projet	14
2.3	La déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLU d'Hérouville-Saint-Clair	14
2.3.1	Justification de l'intérêt général du projet.....	14
2.3.2	Les modifications proposées pour le PLU	15
2.4	Les enjeux environnementaux	16
2.4.1	Les risques d'inondation et de submersion	17
2.4.2	Dépollution des sols et actions de renaturation	18
2.4.3	La gestion des eaux.....	19
2.4.4	La compensation des zones humides	19
2.4.5	Incidence Natura 2000.....	20
2.4.6	L'impact sur les espèces protégées	20
3	Troisième partie : Organisation et déroulement de l'enquête publique.....	21
3.1	Désignation du commissaire enquêteur	21
3.2	Réunion de préparation de l'enquête.....	21
3.3	Réunion de présentation du projet et première visite du site.....	21
3.4	Seconde visite du site.....	22
3.5	Arrêté d'organisation de l'enquête publique.....	22
3.6	Publicité et information du public	22
3.7	Permanences du commissaire enquêteur	23
3.8	Remise du procès-verbal de synthèse	24

3.9	Réception du mémoire en réponse.....	24
4	Cinquième partie : Les observations du public.....	24
4.1	Le déroulement des permanences.....	24
4.2	Bilan des observations reçues.....	24
4.3	Risque inondation ou submersion.....	25
4.4	Compatibilité du projet avec les activités économiques.....	31
4.5	Transports et déplacements.....	39
4.6	Autres thèmes	40
5	Les questions et demandes de précisions du commissaire enquêteur.....	43
5.1	Conséquences de l'évolution du projet de ZAC Nouveau bassin	43
5.2	Gestion des eaux.....	46
5.3	Anticipation de la création future d'un transport collectif en site propre.....	49
5.4	Végétalisation du site.....	50
5.5	Modification du PLU d'Hérouville Saint-Clair.....	50
5.6	Statut futur de la DP 2	51
5.7	Surfaces de plancher	51
5.8	Calendrier prévisionnel de réalisation	51
5.9	Coût des projets	52
5.10	Navigation sur le canal	54
5.11	Questions sur la DP 2	54
5.12	Charte éco-quartier	55
5.13	Remarques sur le document "objectifs développement durable".....	56
5.14	Suivi des engagements pris.....	57
6	Clôture du rapport.....	59
7	Pièces jointes au rapport	60

NB : Dans ce document, les abréviations ou sigles suivants peuvent être utilisés :

- AE pour autorisation environnementale ;
- CD pour Conseil départemental ;
- CE pour Commissaire enquêteur ;
- CRSPN pour Conseil scientifique régional du patrimoine naturel de Normandie ;
- CU pour Communauté Urbaine ;
- DDTM pour Direction départementale des territoires et de la mer ;
- DP pour Desserte portuaire ;
- MER pour Mémoire en réponse ;
- MRAe pour Mission régionale d'autorité environnementale ;

- PIM pour Projet d'intérêt majeur ;
- PLU pour Plan local d'urbanisme ;
- PVS pour Procès verbal de synthèse ;
- RD pour route départementale ;
- SAGE Pour Schéma d'aménagement et de gestion des eaux ;
- TA pour Tribunal administratif ;
- TSCP pour Transport en commun en site propre ;
- ZAC pour Zone d'aménagement concerté.

1 Première partie : Présentation générale de l'enquête publique

1.1 L'objet de l'enquête publique unique

L'enquête publique unique, dont l'autorité organisatrice est le préfet du Calvados (DDTM), porte sur :

- **La procédure d'autorisation environnementale de la ZAC Presqu'île hérouvillaise-Archipel ;**
- **La procédure d'autorisation environnementale de la desserte portuaire phase 2 (DP2) ;**
- **La déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLU d'Hérouville-Saint-Clair.**

La présidente du Tribunal administratif de Caen a désigné, le 18 janvier 2024, Jean-François Gratioux en qualité de commissaire enquêteur titulaire et Aude Bouet Manuelle en qualité de commissaire enquêteur suppléant.

La SAS Presqu'île hérouvillaise, filiale du groupe Nexity, aménageur de la ZAC pour le compte de la ville d'Hérouville-Saint-Clair, est le porteur du projet de ZAC.

La communauté urbaine Caen la Mer est le maître d'ouvrage du projet de desserte portuaire 2ème phase ainsi que de la mise en compatibilité du PLU d'Hérouville-Saint-Clair.

Par accord entre les partenaires (Ville d'Hérouville-Saint-Clair, CU Caen la Mer et SAS Presqu'île hérouvillaise), cette dernière a été désignée comme représentant des maîtres d'ouvrage durant l'enquête publique. Ainsi, M. Hugo Lainé, représentant local de la SAS et du groupe Nexity, a été l'interlocuteur du commissaire enquêteur durant l'enquête publique.

1.2 La Presqu'île, un héritage et un enjeu pour l'agglomération caennaise

Le territoire de la "Presqu'île", défini comme l'espace limité à l'Ouest par le canal de Caen à la mer et, à l'Est, par le fleuve Orne est aujourd'hui en partie une friche marquée par les traces de plusieurs décennies d'activités portuaires et industrielles.

De 1917 à 1993, l'activité de la Société métallurgique de Normandie (SMN), installée sur le plateau de Colombelles a façonné le paysage de la presqu'île dont elle a utilisé le site pour implanter ses équipements portuaires et comme réceptacle des déchets de son activité.

À partir des années 60 la partie ouest de la presqu'île, rive droite du canal a été utilisée comme zone de dépôt des boues de dragage du canal, ce qui a contribué à élever le niveau des terres.

Le démantèlement de la SMN, qui a cessé son activité en 1993, a entraîné la fermeture de nombreuses activités portuaires de Caen et d'Hérouville-Saint-Clair ainsi que le déplacement

d'entreprises vers l'aval. Sur près de 600 hectares, la zone portuaire de Caen et d'Hérouville-Saint-Clair s'est transformée en un espace mal identifié, constitué d'une multitude de friches.

Durant de nombreuses années la situation n'a pas évolué sur ce site. En effet, compte tenu des lourdes conséquences qu'a eues la fermeture de la SMN sur la ville de Colombelles sur le plan social, économique et urbanistique, la priorité a été donnée, en termes d'intervention publique au secteur du Plateau.

Dans l'attente de l'élaboration d'un projet pour la Presqu'île, le PLU d'Hérouville-Saint-Clair, approuvé en 2007, a maintenu pour ce site une vocation d'accueil d'activités économiques.

C'est à partir du début des années 2000 que se sont engagées des réflexions sur le devenir de ce site industrialo-portuaire en déclin mais dont le potentiel de reconversion apparaît important compte tenu de sa proximité du centre ville de Caen.

1.3 L'émergence d'un projet partenarial d'aménagement

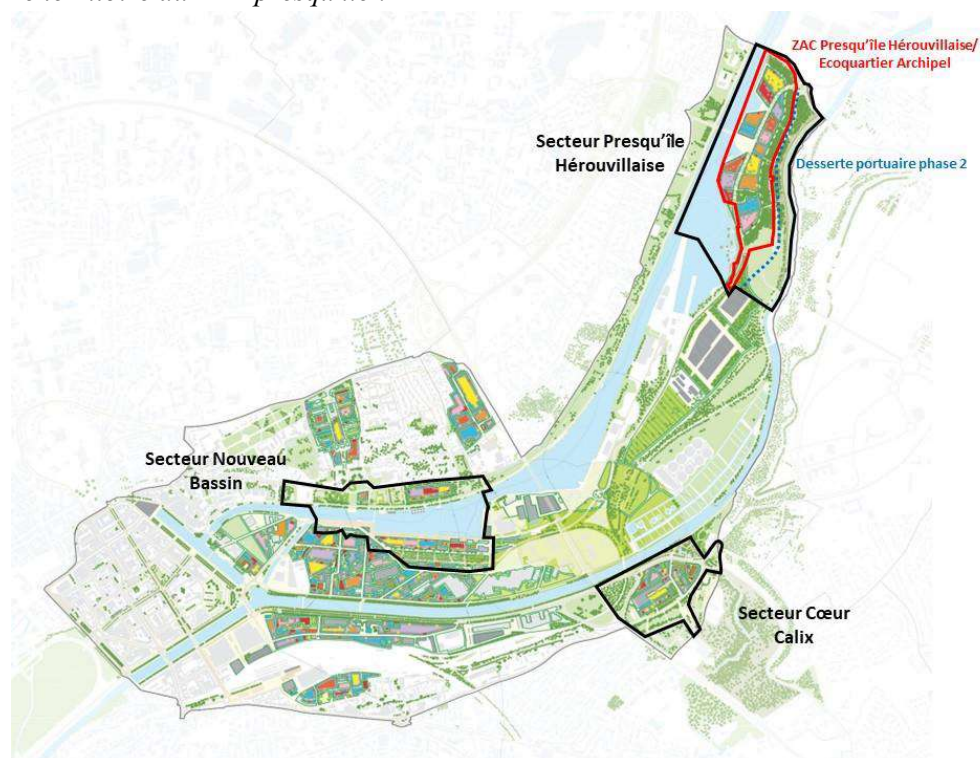
En 2010 les collectivités territoriales (villes de Caen, Hérouville-Saint-Clair, Mondeville, la CU Caen la Mer et la région Normandie) s'associent au Syndicat mixte des ports normands associés (devenu depuis Ports de Normandie) pour créer une société publique locale d'aménagement, la "SPLA Caen Presqu'île" qui a vocation à définir un projet urbain de grande ampleur. Accompagné par l'agence d'urbanisme néerlandaise MVRDV, la SPLA élabore en 2015, sur un périmètre recentré à 300 hectares, un "Plan guide" comprenant trois secteurs opérationnels : Le Nouveau bassin à Caen, le site Calix à Mondeville et la Presqu'île hérouvillaise. Ces trois secteurs ont vocation à être aménagés par la voie de créations de ZAC, sous la responsabilité de chacune des trois communes.

Afin de garantir dans la durée la cohérence d'ensemble des aménagements projetés dans le périmètre du "Plan guide" un Projet d'intérêt majeur (PIM) a été contractualisé le 20 juin 2019 entre l'État, les collectivités territoriales, Ports Normands associés et l'Établissement public foncier de Normandie. Ce dispositif, créé par la loi ALUR, et dont la presqu'île est le premier exemple d'utilisation en Normandie, permet de faciliter la coordination entre les différents acteurs impliqués et de gérer de manière collective les questions foncières, de mobilités, de dépollution ou d'énergie. Le PIM devient ainsi un outil de revalorisation des friches industrielles et doit permettre à doter l'agglomération caennaise de nouveaux quartiers urbains durables sans prélèvement sur des terres agricoles.

Le PIM vise à reconstruire la ville sur elle-même, à valoriser une friche industrielle et à offrir un cadre de vie qualitatif entre terre et mer avec les objectifs suivants :

- Reconquérir un espace de friche industrielle de 300 hectares en plein cœur d'une agglomération et ainsi lutter contre l'étalement urbain ;
- Organiser une production architecturale variée, mixte, confortable, à destination de l'ensemble de la population ;
- Proposer des quartiers qui organisent la primauté des mobilités douces et la reconquête des espaces publics par les usagers ;
- Répondre à l'attente de la population d'une nature plus présente dans la ville ;
- Accueillir des activités de loisirs, touristiques et économiques, notamment en lien présence du canal (développement de l'accueil de bateaux de croisières et des activités nautiques) ;
- Construire un territoire durable, innovant et résilient ;
- Valoriser le patrimoine industriel, architectural, naturel, paysager, maritime et fluvial de la presqu'île ;
- Rendre cet espace central aux habitants, aux usagers du territoire, en concevant un projet en concertation avec l'ensemble des acteurs.

Le territoire du PIM presque île :



1.4 L'élaboration du projet de ZAC "Presqu'île hérouvillaise"

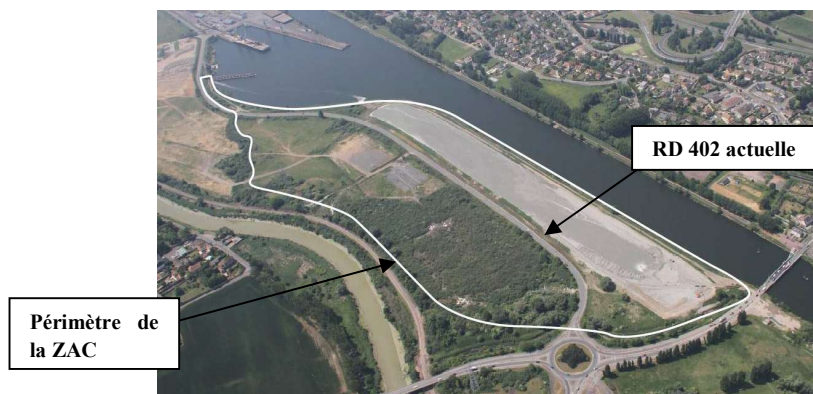
En 2016, après que le "Plan guide" évoqué ci-dessus a été validé par les partenaires, la ville d'Hérouville-Saint-Clair a désigné l'Atelier Ruelle pour décliner le plan guide en un plan masse sur le secteur opérationnel hérouvillais. C'est sur la base de ces travaux que la création de la ZAC "Presqu'île hérouvillaise" a été décidée par le conseil municipal d'Hérouville-Saint-Clair le 17 décembre 2018, avec comme objectif la création, sur 22 hectares, d'environ 1300 logements, pouvant accueillir au moins 2700 habitants, réalisés dans le cadre d'un éco-quartier. Cette décision avait été précédée par la mise à disposition du public du projet de ZAC qui faisait réglementairement l'objet d'une évaluation environnementale. En juin 2018 l'avis délibéré de la MRAe sur le projet a donné lieu à une réponse de la Ville d'Hérouville-Saint-Clair. L'avis et la réponse ont été joints au dossier de la présente enquête.

En 2020, après consultation, Nexity a été désigné comme aménageur avec attribution de la maîtrise d'œuvre au groupement LAQ/ALPS/MAGEO/Aménagéo dont les travaux ont abouti au projet actuel qui remanie le projet de l'atelier Ruelle, notamment en réduisant son impact sur les berges du canal.

Remarque : dans sa réponse de novembre 2023 à l'avis délégué de la MRAe, le maître d'ouvrage détaille le long processus d'élaboration du projet depuis la fin des années 1990 en présentant les différentes variantes auquel il a successivement donné lieu et montre ainsi que des solutions alternatives d'aménagement ont été étudiées avant d'aboutir au projet actuel.

Toutefois, la mise en œuvre de la ZAC ne pouvait être envisagée sans que soient levés deux obstacles :

- Le déplacement de la RD 402, construite dans les années 1990, qui dessert actuellement la presqu'île (cf. schéma ci-dessous):



En effet, le maintien de la RD 402, dont le trafic est important, dans son emprise actuelle, serait incompatible avec la création d'un quartier d'habitat apaisé où les mobilités douces doivent être privilégiées. C'est pourquoi la Ville d'Hérouville-Saint-Clair s'est rapprochée en 2021 de la CU Caen la Mer pour étudier le remplacement de la RD 402 par une voie nouvelle qui prendra la forme de la "desserte portuaire phase 2" (DP 2) qui répondra également à d'autres besoins et qui sera décrite dans la 2^{ème} partie du rapport ;

- Le zonage actuel du PLU d'Hérouville-Saint-Clair destine ce site à des implantations industrielles, comme cela a été indiqué ci-dessus, et n'est donc pas compatible avec la création d'un quartier d'habitat.

Il était donc nécessaire que ces deux questions soient traitées parallèlement à l'élaboration de l'avant-projet de la ZAC.

1.5 Les concertations publiques

Rappelons que le projet global de la Presqu'île de Caen avait fait l'objet, à partir de 2013, de campagnes de communication et d'information du public avant que soit organisée, à l'automne 2018, l'enquête publique sur le "PIM Presqu'île" qui a abouti à la signature en 2019 du Projet d'intérêt majeur.

Quant aux projets soumis à la présente enquête publique, ils ont eux-mêmes donné lieu à un processus de concertation :

- De 2016 à 2018, la ville d'Hérouville-Saint-Clair a organisé des actions d'information et de concertation qui ont revêtu des formes multiples : réunions de quartiers, visites du site, mise à disposition du dossier du projet de ZAC par voie électronique et en version papier à l'Hôtel de ville...
- La CU Caen la Mer a organisé, en collaboration avec la ville d'Hérouville-Saint-Clair, du 5 novembre au 3 décembre 2021, une concertation préalable à la déclaration de projet et à la mise en compatibilité du PLU d'Hérouville-Saint-Clair qui a notamment donné lieu à la présentation de panneaux d'expositions, à la mise à disposition du dossier sous forme dématérialisée et par un registre d'observations et à l'organisation d'une réunion publique ;
- La CU Caen la Mer a également organisé, du 18 janvier au 19 février 2022, une concertation préalable au projet de desserte portuaire 2^{ème} phase comprenant notamment les actions suivantes : boitage d'un dépliant auprès des habitants de Colombelles et d'Hérouville-Saint-Clair, insertions dans la presse, réunion publique organisée à Colombelles le 9 février 2022 et mise à la disposition du public de registres papier à Colombelles, Hérouville-Saint-Clair et au siège de Caen la Mer ainsi qu'un registre dématérialisé dédié au projet.

Remarque du commissaire enquêteur : les instances délibératives d'Hérouville-Saint-Clair et de Caen la Mer ont établi, comme le prévoient les textes, les bilans de ces concertations. La fréquentation du public n'a pas toujours été à la hauteur de l'effort d'information consenti mais ces actions, en particulier celles menées dans la durée par la ville d'Hérouville, ont sans doute permis au public de prendre conscience des enjeux que représente l'aménagement de la Presqu'île à l'échelle de l'agglomération et aux maîtres d'ouvrage de mieux identifier les préoccupations du public par exemple en matière d'impact des projets sur le paysage, de mobilités douces et de transports collectifs.

1.6 La préparation de l'enquête publique

Préalablement à l'organisation de l'enquête publique, les services de l'État avaient informé la ville d'Hérouville-Saint-Clair et la CU Caen la Mer que les projets mentionnés ci-dessus devaient être considérés comme un projet global ce qui impliquait qu'un seul dossier soit constitué tant pour l'évaluation environnementale que pour la loi sur l'eau avec une étude d'impact unique. C'est pourquoi l'étude d'impact réalisée en 2018 sur les projets de ZAC du PIM a été actualisée en 2022 pour intégrer la version définitive du projet de ZAC hérouvillaise, la DP 2 et la mise en compatibilité du PLU d'Hérouville-Saint-Clair. La ville d'Hérouville-Saint-Clair, Nexity et la CU Caen la Mer ont passé une convention d'études confiant à Nexity la réalisation des études et la gestion des procédures réglementaires concernant ces opérations.

Les services de l'État ont donc demandé aux maîtres d'ouvrage de ces projets de préparer une enquête publique unique dans le cadre des procédures qui sont applicables aux trois projets, à savoir :

- des autorisations environnementales pour le projet de ZAC et pour le projet DP2 au titre de plusieurs rubriques de la loi sur l'eau, mentionnées à l'article R 214-1 du code de l'environnement : rubriques 1.2.1.0 (prélèvement dans la nappe), 2.15.0 (rejets d'eaux pluviales), 3.1.2.0. (travaux modifiant le profil en long d'un cours d'eau), 3.3.1.0 (Assèchement de zones humides), 4.1.2.0 (travaux réalisés en contact avec le milieu marin que constitue le canal), pour ne citer que les principales ;
- une déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU d'Hérouville-Saint-Clair.

1.7 Composition du dossier d'enquête

Compte tenu de la volonté de regrouper les pièces relatives aux trois procédures précitées, le dossier mis à la disposition du public comportait environ 4000 pages, organisées de la façon, suivante :

Les pièces relatives à l'organisation de l'enquête publique :

- La désignation du commissaire enquêteur par la présidente du tribunal administratif de Caen ;
- L'arrêté préfectoral d'organisation de l'enquête publique, du 6 mars 2023;
- L'avis d'enquête ;
- La copie des publications réglementaires de l'avis d'enquête publique dans la presse.

Les pièces relatives aux projets soumis à enquête étaient présentées en 4 dossiers :

- Dossier I : Pièces communes :
 - A-Composition et arborescence du dossier (Sur 6 pages...information indispensable compte tenu du nombre et du volume des pièces) ;
 - B-note de présentation des projets ;
 - C-note de présentation juridique et administrative ;
- Dossier II : Autorisations environnementales :
 - A-Pétitionnaire ;

- B-Plan de situation des projets ;
- C-Situation vis-à-vis de l'autorisation d'urbanisme ;
- D-Maîtrise foncière ;
- E-Étude d'impact actualisée (près de 500 pages, comportant préambule, présentation du projet, état initial, analyse des impacts et mesures et solutions de substitution envisagées) ;
- G-demande de dérogation "espèces protégées" ;
- H- annexes : 5 annexes (Avis initial MRAe de juin 2018 et mémoire en réponse de la ville d'Hérouville-Saint-Clair - Fonctionnement des bassins versants – Gestion des eaux pluviales : dimensionnement – Études complémentaires : étude d'impact 2018 et études de sols – Bilan de la concertation DP 2 ;
Ces 5 annexes principales sont complétées par 23 annexes regroupant à la fois 8 études réalisées de 2012 à 2018 et portant sur l'historique du site et ses caractéristiques environnementales et 13 autres réalisées de 2018 à 2022 sur les différents thèmes traitées dans l'étude d'impact et dans le dossier de dérogation "espèces protégées" ;
- I-note de présentation non technique ;
- J-Compléments à l'étude d'impact de juillet 2023: il s'agit pour l'essentiel des réponses apportées par le maître d'ouvrage à une série de questions posées par les services de l'État (Principalement Dréal et DDTM). 27 annexes complètent ce document. Y figurent notamment la charte éco-quartier et la charte d'objectifs de développement durable ainsi que la réponse du maître d'ouvrage aux observations de l'Office français de la biodiversité ;
- Dossier III : Mise en compatibilité du PLU :
 - A- Notice de projet et justification de son intérêt général ;
 - B-Pièces du PLU mises en compatibilité ;
 - C-Annexes de la notice de projet ;
- Dossier IV : Concertations et avis obligatoires :
 - A-Bilan des concertations et consultation des personnes publiques associées portant sur la desserte portuaire phase 2, sur la mise en compatibilité du PLU et sur la ZAC Presqu'île hérouvillaise ;
 - B-Avis obligatoires émis sur le projet : Il s'agit de l'avis de la MRAe d'août 2023 et du mémoire en réponse de novembre 2023 ainsi que du rappel des mêmes éléments datant de 2018 (création de la ZAC). Est joint également l'avis du Conseil scientifique régional du patrimoine de Normandie sur la dérogation espèces protégées et le mémoire en réponse à cet avis. Enfin, l'avis de principe de la commission locale de l'eau du SAGE Orne aval-Seulles et l'arrêté préfectoral pris dans le cadre de l'étude de sécurité et sûreté publique complètent cette dernière partie du dossier.

Remarques du commissaire enquêteur : si la complétude du dossier n'a pas, a priori, à être mise en cause, il faut souligner la difficulté que pouvait constituer l'appréhension de son contenu par le public :

- En raison d'abord de son volume de près de 4000 pages, dont 54 annexes au contenu parfois très technique ;

- Du fait aussi de la jonction de trois procédures distinctes s'appliquant à des projets de nature différente bien qu'étant complémentaires ;

- Enfin parce que les pièces du dossier, dont certaines remontent à 2012, ont été élaborées à des périodes différentes et que leur confrontation fait parfois apparaître sinon des contradictions du moins des différences de formulation ou d'appréciation qui peuvent interroger le lecteur.

Par ailleurs le dossier, dont l'essentiel du contenu a été finalisé en 2022 n'a pu tenir compte d'une information importante rendue publique durant l'été 2023 : la ville de Caen a annoncé que l'actualisation des prévisions du GIEC concernant l'élévation du niveau marin nécessitait la réalisation d'une étude dont les résultats sont susceptibles d'affecter non seulement le calendrier de la réalisation de son projet de ZAC Nouveau Bassin mais aussi son contenu. Or ce projet, qui prévoyait la réalisation de 2400 logements, était un élément important du Projet d'intérêt majeur Caen Presqu'île dont l'équilibre serait ainsi modifié. C'est pourquoi le commissaire enquêteur sera probablement amené à interroger le maître d'ouvrage sur les conséquences de cette nouvelle donne.

2 Deuxième partie : Analyse des principales caractéristiques des projets soumis à enquête publique

2.1 La ZAC hérouvillaise Archipel

Ce projet se situe clairement dans l'axe majeur défini par le PIM qui consiste à reconquérir des espaces de friches industrielles en plein cœur d'une agglomération et ainsi lutter contre l'étalement urbain. En effet le site d'implantation de la ZAC est un espace largement anthropisé par des décennies d'une activité industrielle dont la fermeture de la SMN en 1993 a entraîné le déclin.

2.1.1 Consistance du projet

Le nouveau quartier qu'il est proposé d'édifier sur les 22 hectares constituant la ZAC représentera, une surface de plancher (SDP) de 100 000 m² :

- 90 000 m² seront dédiés à l'habitat pour y construire 1300 logements dont 18% de logement locatif social (LLS), 32% d'accession à coût maîtrisé et 50% en accession libre, soit au total une densité de 60 logements /ha ;
- 5000 m² seront attribués aux activités, bureaux notamment ;
- 5000 m² accueilleront commerces, restaurants et services de proximité ;

Une emprise foncière de 5000 m², dédiée à un ou des équipements publics non encore définis à ce stade est également prévue.

La maîtrise foncière des terrains d'assiette de la ZAC (et de la DP 2) est assurée puisque l'Établissement public foncier de Normandie (EPFN) les a acquis pour le compte de la ville d'Hérouville-Saint-Clair.

Le SCoT Caen Métropole fixe un objectif de 40 000 logements à horizon 2040 pour la CU Caen la Mer, dont 55% en tissu existant. Pour y parvenir, la densité nette minimale imposée est de 50 logements à l'hectare pour les projets portant sur un terrain de plus de 0,5 ha.

Quant au PLH de Caen la Mer, qui prend en compte le classement d'Hérouville-Saint-Clair en tant que "centre urbain métropolitain" auquel s'appliquent les objectifs les plus ambitieux en matière de densité de construction et de mixité urbaine, il fixe une densité nette minimale de 52 logements à l'hectare et un minimum de 15% de LLS pour toute opération de plus de 1 ha.

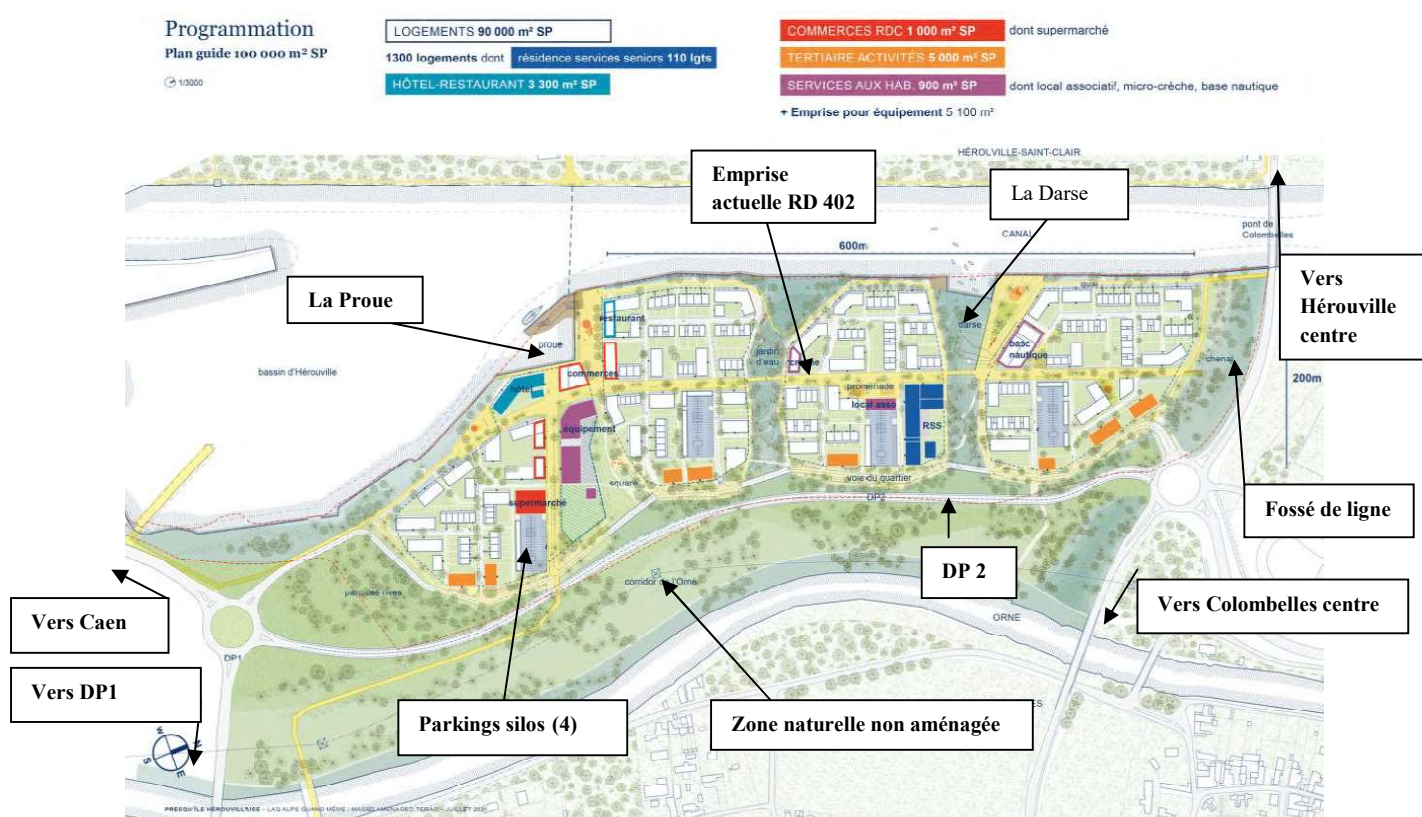
Les prévisions de constructions de logements mentionnées ci-dessus sont donc en adéquation avec les objectifs du SCoT et du PLH.

2.1.2 Un parti d'aménagement novateur

Il convient d'abord de rappeler que le projet soumis à enquête publique est le résultat d'un long processus d'élaboration dont les principales étapes – sans remonter aux premières réflexions menées au début des années 2000 – ont été, en 2015 les études du "plan guide" confiées à l'agence d'urbanisme néerlandaise MVRDV, puis en 2016, le choix par la ville d'Hérouville-Saint-Clair de l'atelier Ruelle chargé de poursuivre et d'affiner les études qui, après la désignation en 2020, de Nexity comme aménageur de la ZAC créée en 2018, ont été poursuivies par le groupement de maîtrise d'œuvre associé à l'aménageur (LAQ/ALPS/MAGEO/Aménagéo).

Ces étapes de la construction du projet étaient nécessaires pour assurer sa cohérence avec les objectifs qualitatifs fixés par le PIM tout prenant en compte les contraintes du site, qu'il s'agisse par exemple de définir les accès au futur quartier ou de garantir la compatibilité des travaux projetés avec les exigences de la navigation sur le canal.

Ce long processus d'étude et de concertation avec les partenaires concernés (État, Ports de Normandie etc.) a abouti à la définition du projet présenté ci-dessous :



Ce plan permet d'appréhender les principales caractéristiques du parti d'aménagement retenu :

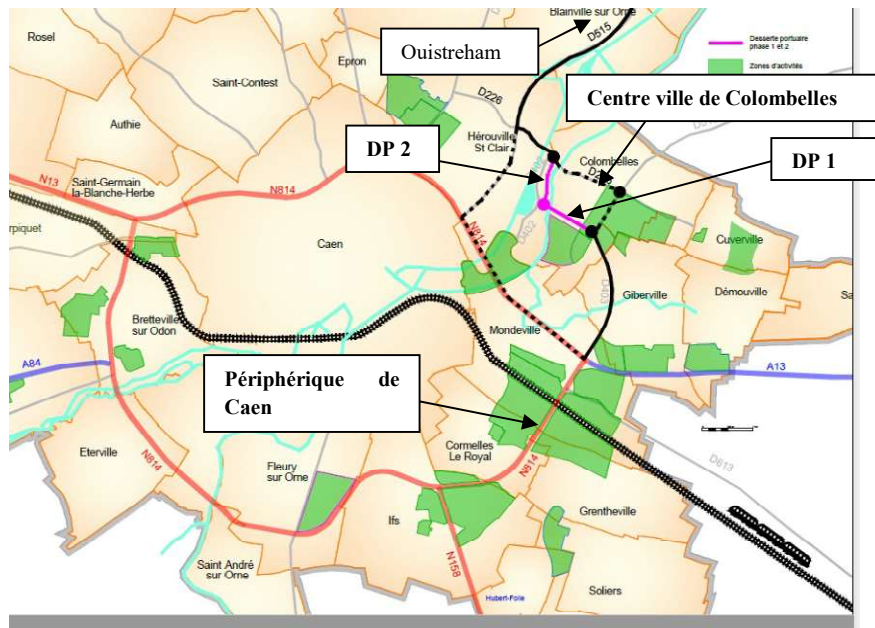
- Organisation de l'urbanisation en quatre "îles-hameaux" (d'où l'appellation "Archipel" pour la ZAC) séparées par des "chenaux" paysagers qui sont en fait de larges corridors végétalisés destinés à remplir une triple fonction : créer des ruptures dans l'ambiance urbaine, façonner un milieu propice à la création de zones humides et contribuer à la gestion des eaux pluviales. Dans le paysage actuel du site, le seul élément qui peut partiellement préfigurer ce que seront les futurs "chenaux" est le "fossé de ligne" situé au nord de la zone qui est un ouvrage hydraulique de recueil des eaux du bassin versant à l'ouest du canal, qui franchit en siphon le canal et traverse la presqu'île pour se déverser dans l'Orne. Il est intéressant de noter que ce fossé, qui circule à l'air libre sur la presqu'île a permis la création d'une végétation arboricole qui s'est développée spontanément ;

- Maintien, le long de l'Orne, à l'Est de la DP 2 et hors périmètre de la ZAC, d'une zone non aménagée le "corridor de l'Orne" qui a vocation à demeurer un élément de la trame verte et bleue ;
- Création de deux espaces destinés à marquer le caractère "maritime" du nouveau quartier, la "Darse", un plan incliné vers la rive du canal destiné à permettre la pratique d'activités nautiques et la "Proue", sorte de place disposant d'une large vue vers le canal et le bassin d'Hérouville qui a vocation à devenir l'un des centres d'animation et d'activité du quartier. Ces aménagements qui nécessiteront d'ouvrir des "entailles" dans la berge du canal devront être réalisés en accord avec Ports de Normandie, gestionnaire du canal ;
- Volonté de promouvoir une urbanisation apaisée par la priorité forte accordée aux déplacements doux dans le quartier : le stationnement des véhicules se fera dans quatre silos (un par "îlot") situés en limite est de la ZAC alors que l'emprise de l'actuelle RD 402 deviendra un axe central de desserte du quartier à l'usage des cyclistes et des piétons.
La signature, en septembre 2022 de la charte nationale "éco-quartier" par la ville d'Hérouville-Saint-Clair et l'aménageur Nexity garantira aux futurs habitants un haut niveau de qualité, notamment en ce qui concerne l'isolation thermique et phonique, la dimension et l'exposition des logements. Le quartier sera connecté au réseau de chauffage urbain qui dessert Hérouville-Saint-Clair ;
- Programmation, comme le montre le plan, des équipements et services accompagnant la création des logements afin de permettre que se crée à terme une "vie de quartier" incluant des activités de loisirs ;
- Prévision d'une desserte du quartier par les transports collectifs : il est rappelé que le périmètre de protection du site Seveso "dépôts pétroliers côtiers" ne permet pas la création d'une ligne qui relierait directement le quartier au centre de Caen. C'est pourquoi la desserte de la ZAC Archipel est prévue par la ligne Twisto existante à partir du plateau de Colombelles. Un puis deux arrêts devraient être créés dans le quartier, en fonction de la réalisation des logements. Il pourrait être envisagé à terme le passage d'un transport en site propre pour laquelle une réservation d'espace serait prévue sans que celle-ci soit précisément décrite dans le dossier. Les accès cyclables seront également possibles mais la connexion du quartier au réseau cyclable existant ou en projet aurait mérité d'être davantage explicitée. Enfin, le remplacement, en 2025, de l'actuel pont de Colombelles par un ouvrage de capacité supérieure et disposant d'une piste cyclable sécurisée, permettra d'améliorer la qualité de la relation entre le nouveau quartier et le centre d'Hérouville-Saint-Clair ;
- Présentation d'un calendrier prévisionnel des travaux : L'opération sera réalisée par phases, en tenant compte de la réalisation d'un nouvel accès au site (DP 2). C'est l'îlot 1 (au nord de la ZAC) qui sera réalisé en premier, avec l'aménagement de la darse. Il comportera 300 logements. Le dossier envisage le début des travaux à partir de 2024 et l'installation des premiers habitants à partir de 2026. Bien entendu ce calendrier est susceptible d'évoluer compte tenu des étapes administratives et de procédure qui restent à franchir.

2.2 La desserte portuaire phase 2 (DP 2)

2.2.1 Insertion de la DP 2 dans le réseau viaire de l'agglomération

Comme cela a été indiqué précédemment, le remplacement et le déplacement de l'actuelle RD 402 vers l'Est sont nécessaires pour permettre la création de l'éco-quartier Archipel. Mais il importe de replacer le projet de DP 2 dans un contexte plus large afin de faire apparaître sa polyvalence fonctionnelle. La maîtrise d'ouvrage du projet par la CU Caen la Mer ne fait d'ailleurs pas obstacle à ce que la DP2 soit ultérieurement intégrée à la voirie départementale.



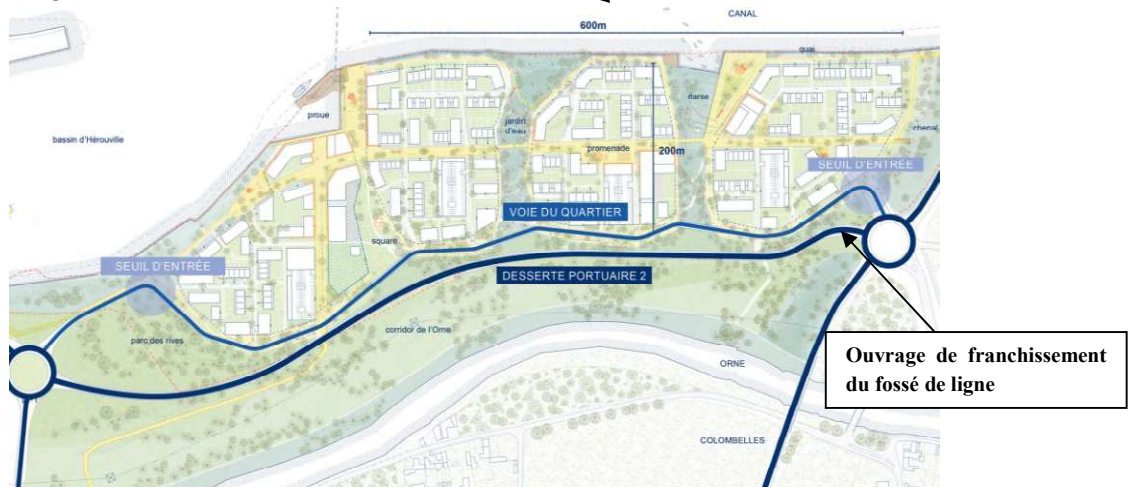
Comme le montre le schéma, la DP 2 viendra compléter la desserte portuaire première phase (DP 1), réalisée par le Département en 2020, qui part de la zone d'activité du plateau de Colombelles (Normandial) pour aboutir, après franchissement de l'Orne par un viaduc, au carrefour giratoire situé à l'entrée sud de la presqu'île hérouvillaise d'où partira la DP 2.

Cet aménagement global qui viendra compléter la construction du nouveau pont de Colombelles sur le canal vise à atteindre un double objectif :

- Libérer le centre de Colombelles du trafic poids lourds et d'une partie du trafic VL qui empruntait la RD 226, destinée à devenir une voie urbaine ;
- Fournir au trafic venant de l'autoroute A 13 et se dirigeant vers Ouistreham un itinéraire alternatif à celui du périphérique de Caen (figuré en pointillés sur le plan), très chargé au niveau du viaduc de Calix.

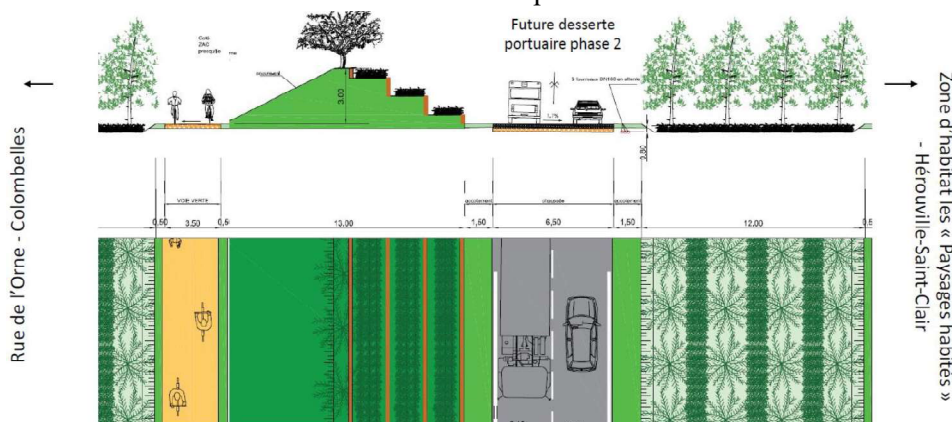
2.2.2 Relation entre la DP 2 et l'éco quartier Archipel

Afin d'optimiser la séparation des trafics, aucun accès direct à partir des "îlots" n'est prévu vers la DP2. L'accès aux parkings silos ainsi que les autres types de desserte du quartier (livraisons, véhicules divers de service...) se fera à partir d'une voie de desserte ("voie du quartier") raccordée aux carrefours giratoires Nord et Sud, comme le montre le schéma ci-dessous.



2.2.3 Caractéristiques du projet

Il s'agit de construire une chaussée bidirectionnelle à 2 voies, d'une longueur d'environ 900 mètres qui sera dotée, à l'Est, d'un merlon antibruit planté destiné à limiter les nuisances sonores pour les habitations de Colombelles situées sur le coteau bordant la rive droite de l'Orne et doublée par une piste cyclable bidirectionnelle comme le montre la coupe ci-dessous



Il est prévu de réaliser cet ouvrage sans apport de matériaux de remblais extérieurs par réutilisation pour la construction du merlon des déblais de la construction de la chaussée.

La gestion des eaux pluviales de la DP 2 est conçue de manière totalement distincte de celle du quartier Archipel, par un système de fossés et de bassins de stockage dimensionnés pour des précipitations d'intensité centennale.

À noter que le projet comporte le rétablissement d'un ouvrage de franchissement du fossé de ligne.

Une limitation de vitesse est prévue à 70 km/h. Il est permis de se demander si, compte tenu de la faible longueur de la voie et du fait qu'elle longera une zone périurbaine, il ne serait pas opportun d'abaisser cette limitation à 50 km/h, ce qui limiterait les nuisances sonores du trafic qui pourrait, à terme, atteindre environ 20 000 véhicules/jour.

2.3 La déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLU d'Hérouville-Saint-Clair

Comme cela a été rappelé, les dispositions du PLU de la commune d'Hérouville-Saint-Clair approuvé le 2 juillet 2007, ne permettent pas la réalisation du projet de la ZAC Archipel. C'est pourquoi la CU Caen la Mer, compétente pour modifier le PLU, a engagé une procédure de déclaration de projet emportant sa mise en compatibilité en application des articles L153-54 à L153-59 du code de l'urbanisme qui prévoient notamment que l'enquête publique réalisée dans le cadre d'une déclaration de projet porte à la fois sur l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du PLU qui en est la conséquence.

2.3.1 Justification de l'intérêt général du projet

Il est rappelé que l'orientation majeure du PIM était de reconquérir un espace de friche industrielle au cœur de l'agglomération caennaise et de lutter ainsi contre l'étalement urbain. Cet objectif, formulé en 2018 prend une signification plus forte encore au regard des objectifs fixés par la loi "climat et résilience" du 22 août 2021 et par celle du 20 juillet 2023 qui institue le principe de "zéro artificialisation nette" (ZAN).

Au-delà de cet élément fondamental, Caen la Mer avance notamment quatre catégories d'arguments pour justifier l'intérêt général du projet :

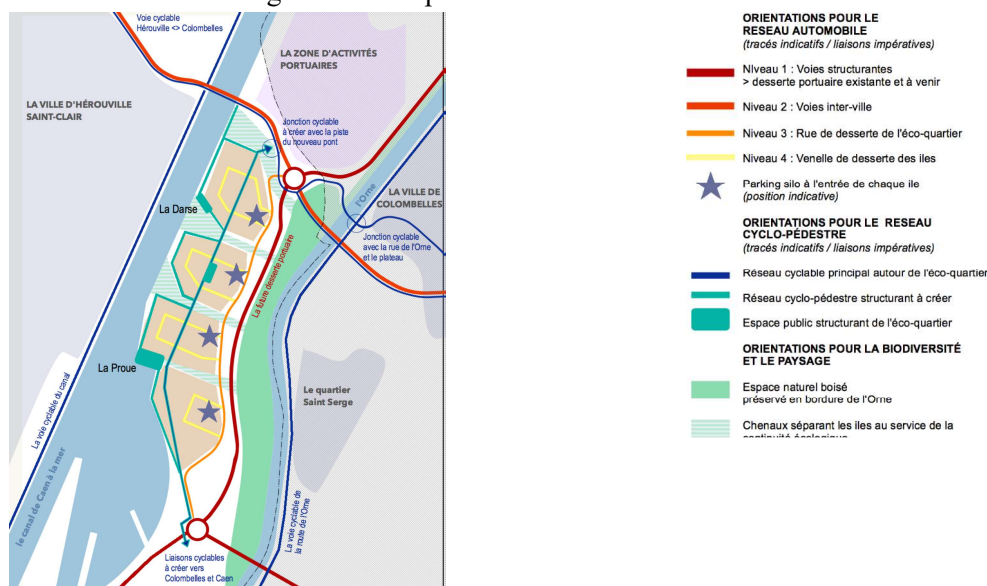
- Les objectifs de renaturation du site pour réinsérer qualitativement la presqu'île hérouvillaise dans l'écosystème et le paysage de la vallée de l'Orne en redonnant une fonction écologique à des sols anthropisés ;

- La contribution aux besoins d'habitat de Caen la Mer, selon des modalités compatibles avec le PLH de Caen la Mer ;
- L'ambition environnementale du projet et la démarche de développement durable qui sera mise en place dans le cadre de la labellisation éco-quartier ;
- La place accordée aux mobilités durables et la contribution à l'amélioration des infrastructures de desserte portuaire et cyclable à l'échelle de l'agglomération.

2.3.2 Les modifications proposées pour le PLU

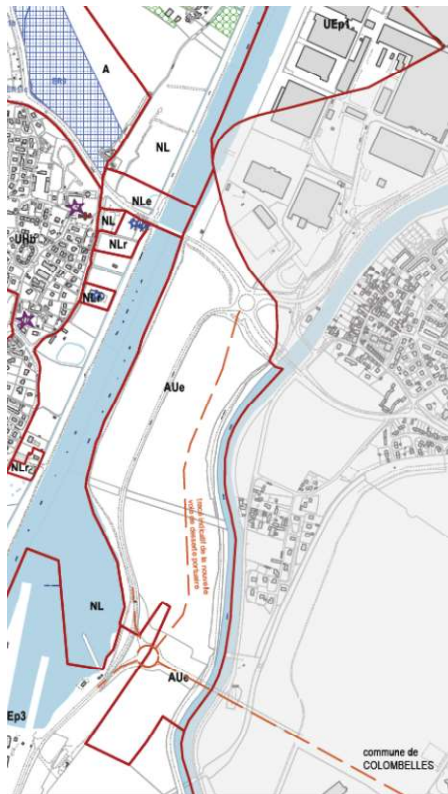
- Une mise à jour du PADD fait apparaître la contribution du projet d'éco quartier aux objectifs du PLU en matière d'habitat et de développement durable en réaffirmant la cohérence avec les objectifs du PIM ;
- Création d'une nouvelle OAP (orientation d'aménagement et de programmation) : Des orientations reprennent, en les détaillant, les principes évoqués dans la partie 1 du rapport en ce qui concerne le nombre des logements à construire par catégorie et par type ainsi que l'ensemble des caractéristiques du projet d'éco-quartier. Est définie la hauteur des immeubles qui variera sur l'ensemble des îlots jusqu'à 6 niveaux, trois immeubles au maximum pouvant atteindre 9 niveaux. Il est précisé que les activités tertiaires prévues au programme seront implantées en lisière Est, le long de la desserte routière et contribueront ainsi à protéger du bruit le cœur résidentiel des "îlots".

Un schéma des orientations générales est présenté :

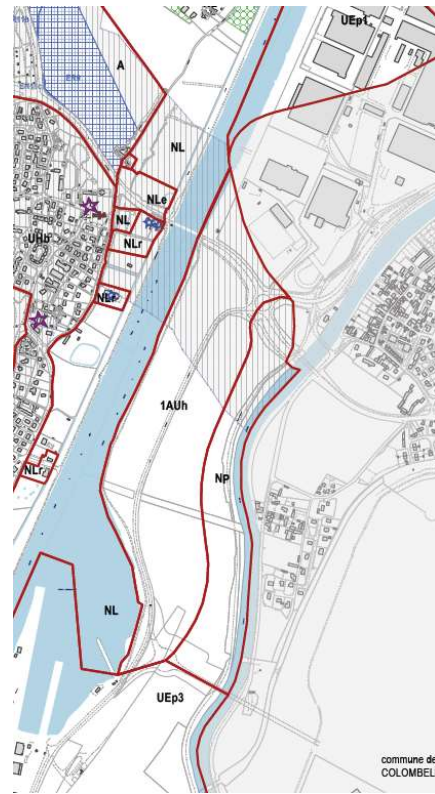


NB : La piste cyclable prévue dans le projet de la DP2 parallèlement à celle-ci ne figure pas sur ce schéma.

- Modification du règlement graphique :



PLU 2007



Projet de modification

Trois modifications essentielles

- Une zone 1AUh (habitat) se substitue pour l'essentiel à la zone AUe prévue en 2007 pour l'accueil d'activités industrielles et portuaires. Son ouverture à l'urbanisation est autorisée sous réserve de la compatibilité des aménagements et constructions, avec les OAP ;
- Une zone NP (zone naturelle) est créée entre l'emprise de la DP 2 et l'Orne pour protéger les fonctions de corridor écologique de la vallée ;
- Enfin le règlement écrit est complété pour intégrer les dispositions relatives aux zones 1AUh et NP.

Remarque : le procès verbal de la réunion d'examen conjoint, tenue le 2 décembre 2022 en présence des services de l'État (DDTM), de la CU Caen la Mer, du Conseil départemental, de la ville d'Hérouville-Saint-Clair et des PPA a donné l'occasion d'apporter des précisions concernant la modification du PLU mais n'a fait apparaître aucune objection au principe de la mise en compatibilité selon les orientations présentées ci-dessus.

2.4 Les enjeux environnementaux

Remarques préalables :

- Le visiteur qui arpente le terrain du futur quartier, comme l'a fait à deux reprises le commissaire enquêteur, peut difficilement percevoir le site comme une zone naturelle. Ce territoire qui a durant des décennies été, dans sa partie Ouest, un lieu de stockage des boues de dragage du canal et, à l'Est un site de déversement de matériaux divers provenant de l'activité de la SMN est à l'évidence perçu comme une friche au passé fortement anthropisé. Ces deux photos peuvent illustrer la perception du visiteur :



Secteur Ouest



Secteur Est

La partie Ouest (boues de dragage) donne l'impression d'une zone stérile tandis qu'à l'Est, les terrains sont constellés de déchets divers qui rappellent qu'en dehors des dépôts de la SMN, le site, durant sa longue période d'abandon, a servi à des usages divers parmi lesquels figurent des décharges sauvages et a été en partie colonisé par des plantes invasives, buddleias et Renouée du Japon notamment.

Dans l'état actuel du site, il n'existe que très peu de zones où une végétation arboricole a pu se développer, par exemple le long du fossé de ligne ou le long de la berge du canal ;

- L'étude d'impact est très complète et étayée par de nombreuses annexes techniques justifiant les analyses menées et les choix opérés. Cependant il faut rappeler qu'il s'agit, conformément aux textes, de l'actualisation de l'étude d'impact produite en 2018 à l'appui du dossier de création des ZAC définies dans le cadre du PIM. Cette étude a été actualisée en 2022 dans le cadre des trois procédures objet de la présente enquête publique. Néanmoins sa lecture n'est pas toujours très aisée dans la mesure où l'on y retrouve l'ensemble des éléments relatifs aux ZAC Nouveau Bassin et Calix. De plus, postérieurement à l'actualisation de 2022, les échanges se sont poursuivis entre les maîtres d'ouvrage, les services de l'État et l'Autorité environnementale notamment. C'est pourquoi il est apparu nécessaire de se référer également aux documents élaborés plus récemment : d'une part, les compléments apportés au dossier de demande d'AE de juillet 2023 (Pièce II J) et d'autre part la réponse des maîtres d'ouvrage à l'avis délégué de la MRAe de novembre 2023 qui est à la fois précise, complète et bien argumentée (Pièce IV B 01b). C'est en tenant compte de ces éléments que sont présentés ci-dessous les principaux enjeux environnementaux :

2.4.1 Les risques d'inondation et de submersion

Le Plan de prévention des risques multiples (PPRM approuvé en 2021) publie une carte conjuguant les deux aléas que sont les crues de l'Orne et la submersion marine. Cette carte montre que ces risques se situent uniquement au niveau des pentes existantes des berges du canal et de l'Orne et non au niveau de la ZAC et de la DP 2.

Par ailleurs ces deux projets sont situés au-dessus des niveaux d'élévation de la mer projetés à l'horizon 2120 par le GIEC.

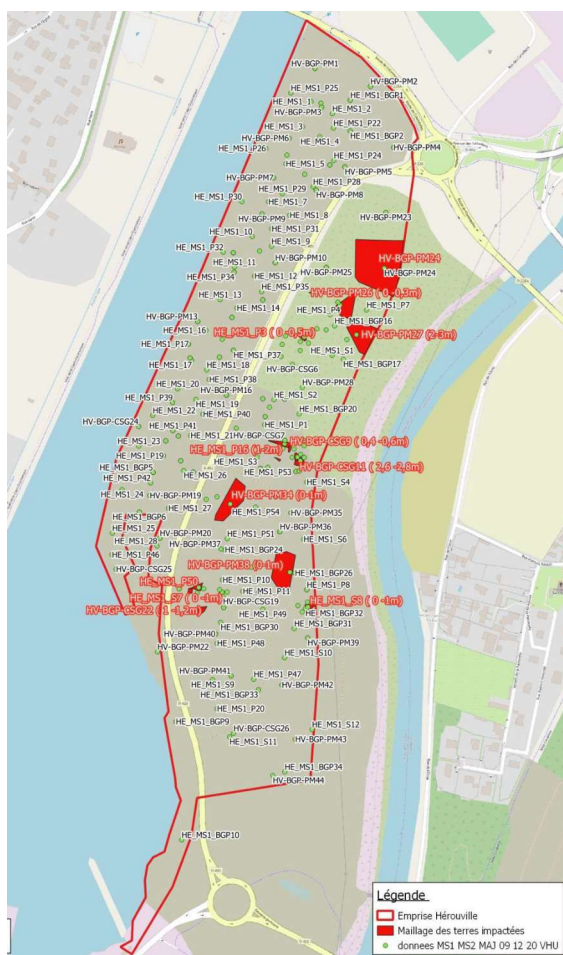
Afin de tenir compte de la densification de la zone, qui devrait à terme être peuplée de 2700 habitants, les points bas des zones habitées sont projetés sur une cote située au moins à 6 mètres NGF, sachant que la cote majorée inondation/submersion est à 5,5 mètres NGF.

Cependant les maîtres d'ouvrage indiquent qu'afin d'assurer une marge plus importante vis à vis de risques extrêmes sera étudiée la possibilité de rehausser les parties les plus basses du projet, c'est-à-dire de moins déblayer le terrain existant au bord du canal.

Il est très souhaitable, compte tenu de l'importance du sujet, que le résultat de cette étude puisse être pris en compte dans le cadre de l'enquête publique.

2.4.2 Dépollution des sols et actions de renaturation

Compte tenu de l'utilisation passée du site, les études de sol et de sous-sol ont permis, au-delà de l'existence d'une pollution diffuse, de localiser des zones de concentration de pollution (amiante et/ou hydrocarbures "HAP/HTC") qu'il convient de traiter en appliquant les règles méthodologiques définies au niveau national. La carte ci-dessous montre la localisation de ces zones :



Le volume des terres impactées par ces zones est évalué à environ 4500 m³ qu'il faudra traiter. Les terres excavées seront transportées vers une plateforme de gestion et de valorisation des sols (située sur la presqu'île) mise en œuvre dans le cadre des projets de recyclage foncier des friches à l'échelle des trois ZAC définies dans le cadre du PIM. Cette mutualisation de la gestion des sols doit permettre d'éviter le recours à des apports ou transports lointains de matériaux. On peut cependant se demander quelle sera l'incidence de l'évolution du projet Nouveau Bassin (cf. ci-dessus page 8) sur le dispositif de mutualisation.

À côté du chantier de la dépollution, la renaturation, ou refertilisation, des sols constitue un autre enjeu majeur pour l'avenir urbain du site. C'est pourquoi des études sont en cours pour définir comment apporter la matière organique qui permettra de rendre vie aux sédiments stériles issus du dragage du canal et quels types de plantes seront les plus adaptées à la végétalisation souhaitée du site.

Parallèlement à ce travail seront menées des campagnes d'éradication des plantes invasives qui ont proliféré sur le site.

2.4.3 La gestion des eaux

Ce point est important compte tenu, d'une part, de l'imperméabilisation partielle à venir du site et, d'autre part, de la nécessité de maîtriser les rejets dans le milieu naturel. Si certains éléments du dossier pouvait donner à penser au lecteur que le rejet des eaux pouvait être partagé entre Orne et canal, en définitive, et sous réserve d'une confirmation explicite du maître d'ouvrage, c'est le schéma décrit ci-dessous qui devrait être retenu pour la gestion des eaux superficielles de la ZAC :



Un système de noues, dont les profils sont décrits dans le dossier, desservira les différents "îlots" du quartier, la principale longeant la voie du quartier, les "chenaux" qui structurent l'organisation du quartier, servant d'exutoires orientés vers le canal. Ports de Normandie, gestionnaire du canal, a indiqué au maître d'ouvrage les conditions et les limites de ces rejets, ce qui implique que les "chenaux" aient une capacité suffisante de régulation et de stockage.

Par ailleurs, et ainsi que cela a été précisé plus haut, la DP 2 disposera de son propre dispositif de gestion des eaux superficielles, indépendant de celui de la ZAC, constitué par une série de 9 bassins de rétention le long du tracé, dimensionnés pour une pluviométrie d'occurrence centennale.

Remarque : dans son avis du 28 novembre 2022 la Commission locale de l'eau du SAGE Orne aval-Seulles, a indiqué que le projet, n'étant pas incompatible avec les objectifs du SAGE, peut recevoir un avis favorable si toutes les caractéristiques techniques présentées dans le dossier d'autorisation environnementale sont respectées.

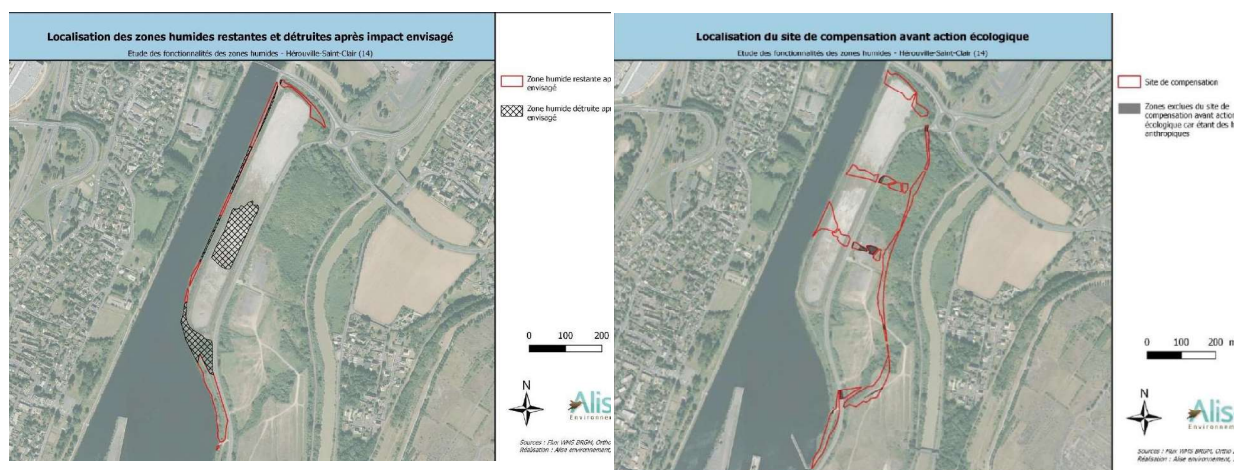
Parallèlement aux contraintes de gestion des eaux superficielles, la réalisation du projet devra tenir compte des risques de remontée de nappes (eaux souterraines) qui, dans certaines parties du site et dans certaines conditions de pluviométrie; peuvent affleurer à 1 mètre du sol.

C'est pourquoi une étude géotechnique, jointe au dossier et réalisée en 2022, énonce une série de prescriptions à l'usage des futurs constructeurs visant notamment à prendre en compte au niveau des fondations des bâtiments les caractéristiques et le vulnérabilités des sols. Rappelons que le nouveau quartier ne pourra comporter de constructions en sous-sol. C'est l'une des raisons pour lesquelles le stationnement des véhicules sera réalisé en silos aériens implantés aux lisières de la zone habitée.

2.4.4 La compensation des zones humides

Les études et diagnostics réalisés ont montré que le site présente des espèces floristiques ou des sols caractéristiques de zones humides sur environ 2,85 hectares situés au niveau du projet d'aménagement. Or la réalisation du projet entraînera la destruction d'environ 66% de cette surface,

soit 1,86 hectares. Un projet visant à compenser ces pertes par la restauration, sur le site même du projet, de surfaces qui aujourd'hui ne présentent pas de végétation spécifique des zones humides, comme le montre les cartes ci-dessous :



Zones humides détruites (en grisé) et conservées (en rouge : 0,98 ha) Zones de compensation (en rouge)

Les sites de compensation auront une surface de 2,81 hectares. Ils comprennent le réseau des noues, évoquées précédemment, et les "chenaux" considérés, par le rôle qu'ils vont jouer dans la gestion des eaux, comme permettant de créer progressivement un milieu favorable au développement de nouvelles zones humides capables d'accueillir une faune et une flore diversifiées.

Si les surfaces ainsi créées n'apparaissent pas suffisantes, un site complémentaire de compensation pourrait être utilisé. Il s'agit d'un terrain situé sur la rive ouest du canal mis à la disposition de Ports de Normandie par la ville d'Hérouville-Saint-Clair pour permettre les actions de compensation liées à la construction du nouveau pont de Colombelles et où des espaces restent disponibles.

2.4.5 Incidence Natura 2000

Le projet n'intercepte pas de zones Natura 2000, les deux plus proches se situant à 7 et 10 km.

Une ZNIEFF de type 2 (Basse vallée et estuaire de l'Orne) est limitrophe du site de la ZAC sans que son territoire soit concerné.

2.4.6 L'impact sur les espèces protégées

Les diagnostics et expertises menées dans le cadre de l'élaboration du projet ont démontré l'existence sur le site de nombreuses espèces végétales et animales, dont certaines présente un intérêt patrimonial qui justifie leur protection.

Le dossier présente les mesures d'évitement, de réduction et les mesures environnementales générales qui permettent de limiter l'impact du projet. Les impacts résiduels portent sur :

- une espèce végétale, le Brome des toits (*Anisantha tectorum*),
- sur huit espèces avifaunistiques : la Bouscarle de Cetti, le Bouvreuil pivoine, le Chardonneret élégant, le Cisticole des joncs, la Linotte mélodieuse, le Martin-pêcheur d'Europe, la Mact du projetésange nonnette, le Verdier d'Europe,
- sur une espèce de reptiles : le Lézard des murailles,
- sur cinq espèces de chiroptères : la Pipistrelle commune, la Noctule de Leisler, la Pipistrelle de Kuhl, la Pipistrelle de Nathusius et la Sérotine commune.

Une demande de dérogation auprès du Conseil Scientifique Régional de Protection de la Nature (CSRPN) pour avis a donc été établie par le maître d'ouvrage.

Les avis émis par le CSRPN ont différé suivant les espèces concernées mais, pour l'essentiel, il s'agit d'avis favorables sous réserves ou sous conditions.

Dans son mémoire en réponse, le maître d'ouvrage détaille l'ensemble des mesures envisagées pour restaurer ou recréer les habitats nécessaires à ces espèces et rappelle que l'ambition du projet est de

créer un espace où la biodiversité serait au moins comparable mais si possible supérieure à ce qu'elle est aujourd'hui car son intérêt à ce titre est actuellement limité.

Le maître d'ouvrage insiste également sur le fait qu'une série de mesure d'aménagement et de gestion du site sont de nature à créer les conditions d'un développement de la biodiversité : refertilisation des sols, gestion des plantes invasives, plantation d'espèces locales, création de corridors écologiques (les "chenaux") et de zones humides etc.

Il s'agit là d'un des aspects du projet où la qualité du dispositif de suivi sera primordiale.

Remarques du commissaire enquêteur :

-La complexité du dossier et l'élaboration des pièces qui le composent sur une longue période de temps peuvent générer, sur certains aspects du projet, des interrogations ou des difficultés d'interprétation, comme par exemple, les différentes présentations de la gestion des eaux ou le choix qui sera finalement opéré sur l'altimétrie des terrains d'assiette des futurs bâtiments ainsi que les conséquences possibles de la nouvelle situation du projet de ZAC Nouveau Bassin ;

-Le maître d'ouvrage a été amené à prendre vis-à-vis des services de l'État ou dans son dialogue avec l'Autorité environnementale ou le CSRPN, de nombreux engagements dont il importe de pouvoir suivre, dans le temps long, la réalisation à l'aide d'outils et de méthodes de travail adaptés. Il apparaît donc souhaitable d'obtenir du maître d'ouvrage les précisions ou compléments d'information nécessaires sur ces sujets.

3 Troisième partie : Organisation et déroulement de l'enquête publique

3.1 Désignation du commissaire enquêteur

Répondant à la demande du préfet du Calvados (DDTM), enregistrée le 16 janvier 2024 la présidente du Tribunal administratif de Caen a désigné, le 18 janvier 2024, Jean-François Gratioux en qualité de commissaire enquêteur titulaire et Aude Bouet Manuelle en qualité de commissaire enquêteur suppléant. (Cf. PJ N°1).

3.2 Réunion de préparation de l'enquête

À la suite de cette désignation, le commissaire enquêteur a pris contact avec les services de la DDTM, autorité organisatrice, pour proposer la tenue d'une réunion de préparation de l'enquête publique. Celle-ci a eu lieu le 1^{er} février 2024 dans les locaux de la DDTM à Caen en présence de M. Pascal Ngesta Kembou, Chargé de mission environnement et cadre de vie à la Mission juridique. M. Hugo Lainé, de la société Nexity et M. Guillaume Laplanche, représentant la direction de l'urbanisme de Caen la Mer participaient également à l'entretien, ce qui a permis de commencer à présenter les grandes lignes du projet. Le calendrier des permanences et les modalités pratiques de déroulement de l'enquête ont été arrêtés d'un commun accord. Un exemplaire "papier" du dossier a été remis au commissaire enquêteur qui a reçu ultérieurement une version numérique.

3.3 Réunion de présentation du projet et première visite du site

Le 8 février 2024, s'est tenue, à l'hôtel de ville d'Hérouville-Saint-Clair, une réunion de présentation du projet à laquelle participaient M. Hugo Lainé (Nexity), les représentants de la ville d'Hérouville, Mme Hélène Norie (développement urbain), M. Michel Sans (urbanisme) et M. Vincent Geneslay,

directeur des services techniques, ainsi que les représentants de Caen la Mer, M. Guillaume Laplanche, déjà cité et M. Romain Lacaze, de la direction des infrastructures. Le commissaire enquêteur a ainsi pu bénéficier d'une présentation synthétique des trois projets objets de l'enquête publique.

L'entretien a également porté sur les modalités pratiques d'organisation de l'enquête publique et le commissaire enquêteur a souhaité qu'un effort particulier d'information du public sur l'existence et l'objet de l'enquête soit réalisé au-delà des procédures réglementaires.

À l'issue de cette réunion une visite du site a permis au commissaire enquêteur une première appréciation des caractéristiques très particulières du site et des enjeux de son aménagement.

3.4 Seconde visite du site

Afin de mieux appréhender les caractéristiques du site et d'évoquer les questions que pouvait susciter la lecture du dossier, le commissaire enquêteur a effectué, le 5 avril 2024, une longue visite du site en compagnie de M. Hugo Lainé et de M. Édouard Bouclier, de la direction de l'urbanisme de Caen la Mer.

3.5 Arrêté d'organisation de l'enquête publique

Lors de la réunion avec la DDTM il avait été prévu d'organiser l'enquête du 11 mars au 12 avril 2024. Toutefois la tenue de ce calendrier supposait que la publication du premier avis d'enquête intervienne le 22 février ce qui n'a pas été le cas pour des raisons qui échappent au commissaire enquêteur.

Après concertation avec la DDTM, le commissaire enquêteur a accepté le décalage d'une semaine du calendrier de l'enquête.

C'est donc un arrêté préfectoral du 26 février 2024 (*cf. PJ N°2*), remplaçant l'arrêté du 19 février 2024 qui avait défini le calendrier primitivement retenu, qui a organisé les modalités de l'enquête, comportant les dispositions suivantes :

- Durée de l'enquête : du 18 mars (9H00) au 19 avril 2024 (17H00), soit pendant 33 jours consécutifs ;
- Mise à disposition du public du dossier d'enquête
 - À la **mairie d'Hérouville-Saint-Clair**, siège de l'enquête, aux heures habituelles d'ouverture de la mairie : du lundi au vendredi de 9H00 à 12H00 et de 13H30 à 17H30 et le samedi de 9H00 à 11H45
 - À l'**Hôtel de la communauté urbaine Caen la Mer** : du lundi au jeudi de 8H30 à 17H30, le vendredi de 8H30 à 16H30
 - **Sur le site de l'État dans le Calvados** à l'adresse <http://www.calvados.gouv.fr> .
- Accès du public au dossier sur un poste informatique à la mairie d'Hérouville-Saint-Clair et au siège de Caen la Mer ;
- Possibilité pour le public de formuler ses observations soit sur les registres mis à sa disposition à la mairie d'Hérouville-Saint-Clair et au siège de Caen la Mer soit par courrier adressé au siège de l'enquête à l'attention du commissaire enquêteur. Il pouvait également les transmettre via un registre dématérialisé à l'adresse : <https://www.registre-dematerialise.fr/5209> , site sur lequel le dossier pouvait aussi être consulté et téléchargé. Les observations pouvaient aussi être transmises en utilisant l'adresse électronique enquete-publique-5209@registre-dematerialise.fr

3.6 Publicité et information du public

Le public a pu avoir connaissance de l'existence de l'enquête publique :

- Par la publication de l'avis d'enquête dans le quotidien "Ouest France" et dans l'hebdomadaire "Liberté" le jeudi 29 février (1^{er} avis) puis le jeudi 21 mars (second avis) ;

- Par l'affichage de l'avis d'enquête sur le panneau extérieur d'affichage de la mairie d'Hérouville-Saint-Clair, du siège de la Communauté urbaine Caen la Mer et du siège de la DDTM à Caen ;
- Par l'affichage de l'avis d'enquête sur 3 emplacements du site de la presqu'île ou à proximité immédiate ;
- Par la publication, par la DDTM, de l'avis sur le site Internet des services de l'État.

Ces dispositions ont été mises en œuvre dans les délais réglementaires et le commissaire enquêteur a pu s'assurer, lors de ses déplacements, de la présence effective de l'affichage prévu par l'arrêté du 26 février 2024.

En complément des dispositions réglementaires précitées et en réponse au souhait exprimé par le commissaire enquêteur, des actions supplémentaires significatives de publicité ont été menées, en particulier par la ville de Hérouville-Saint-Clair (*Cf. P J N°3*) :

- Publication d'actualités sur les sites Internet de la ville d'Hérouville-Saint-Clair et de la Communauté urbaine Caen la Mer avec renvoi vers le site du registre dématérialisé ;
- Publication d'actualités relatives à l'enquête sur les réseaux sociaux de la ville d'Hérouville-Saint-Clair et de la Communauté urbaine Caen la Mer (X et/ou Facebook) ;
- Information sur l'enquête présentée sur les 4 panneaux électroniques d'information dont dispose la ville d'Hérouville-Saint-Clair ;
- Apposition d'affiches reprenant l'avis d'enquête en format A4 sur 22 panneaux d'affichage dont dispose la ville d'Hérouville-Saint-Clair dans les différents quartiers ;

Enfin, le magazine d'information "Hérouville en clair", distribué dans tous les foyers, a présenté dans son numéro "janvier-mars 2024" le calendrier de l'enquête publique avec mention des coordonnées du registre dématérialisé. Une erreur s'était glissée dans cet article quant à la date de fin de l'enquête mais il avait le mérite d'informer les lecteurs sur l'objet et l'organisation de l'enquête.

Il faut également signaler la présence bienvenue, dans le hall d'accueil du public à l'hôtel de ville, d'une maquette du futur quartier accompagnée de panneaux d'information;

3.7 Permanences du commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur s'est tenu à la disposition du public au cours des quatre permanences prévues dans l'arrêté précité :

- À la mairie d'Hérouville-Saint-Clair, siège de l'enquête publique :
 - Lundi 18 mars 2024, de 9H00 à 12H00 (ouverture de l'enquête) ;
 - Jeudi 4 avril 2024, de 9H00 à 12H00 ;
 - Vendredi 19 avril 2024, de 14H00 à 17H00 (clôture de l'enquête).
- À l'hôtel de la communauté urbaine Caen la Mer, le mardi 26 mars 2024, de 13H00 à 16H00.

Ces permanences, au cours desquelles 1 visiteur a été reçu à la mairie d'Hérouville-Saint-Clair, ont été organisées dans de bonnes conditions matérielles.

À l'occasion de ces permanences, le commissaire enquêteur a pu s'entretenir avec M. Rodolphe Thomas, maire d'Hérouville-Saint-Clair et avec Mme Ghislaine Ribalta, maire adjointe en charge de l'urbanisme.

Si la fréquentation des permanences s'est avérée pour le moins décevante, il reste que l'objet de l'enquête a intéressé les internautes puisque le site du registre dématérialisé a enregistré 3354 visiteurs uniques dont 1229 ont effectué au moins un téléchargement de documents et 30 ont déposé une contribution, ce qui montre que le dispositif d'information décrit ci-dessus a été utile.

Le commissaire enquêteur a procédé à la clôture du registre d'enquête à la mairie d'Hérouville-Saint-Clair à l'issue de sa dernière permanence, le vendredi 19 avril à 17H et a emporté le registre et le dossier du siège de l'enquête. Le registre de Caen la Mer a été récupéré le lundi 22 avril.

3.8 Remise du procès-verbal de synthèse

Le 23 avril 2024, le commissaire enquêteur a procédé à la remise commentée de son procès-verbal de synthèse aux représentants des maîtres d'ouvrage. Participaient à cette réunion, outre les personnes déjà présentes à la réunion du 8 février, Mme Ghislaine Ribalta, adjointe au maire d'Hérouville-Saint-Clair en charge de l'urbanisme, M. Édouard Bouclier (direction de l'urbanisme Caen la Mer), M. Christophe Desneux (Directeur des infrastructures de Caen la mer). M. Hugo Lainé (Nexity) a accusé réception du document en sa qualité de représentant des maîtres d'ouvrage.

Dans ce document (Cf. PJ N°4), sont recensés les points sur lesquels des précisions ou des commentaires sont attendus du maître d'ouvrage, qu'il s'agisse des 32 contributions du public ou des 14 questions posées par le commissaire enquêteur au cours de l'enquête.

3.9 Réception du mémoire en réponse

Le 7 mai 2024, le commissaire enquêteur a reçu le MER signé par M. Jean-Luc Porcédo, responsable de la SAS Presqu'île Hérouvillaise, filiale du groupe Nexity (Cf. PJ N°5).

4 Cinquième partie : Les observations du public

4.1 Le déroulement des permanences

Ces permanences, au cours desquelles 1 visiteur a été reçu à la mairie d'Hérouville-Saint-Clair, ont été organisées dans de bonnes conditions matérielles.

Ce résultat est évidemment décevant si l'on tient compte de l'important effort qui a été réalisé, notamment par la ville d'Hérouville-Saint-Clair, pour amplifier la publicité de l'enquête au-delà des dispositions réglementaires.

Cependant, si la fréquentation des permanences n'a pas été à la hauteur de ce que l'on pouvait espérer, il reste que l'objet de l'enquête a intéressé les internautes puisque le site du registre dématérialisé a enregistré 3354 visiteurs uniques dont 1229 ont effectué au moins un téléchargement de documents.

4.2 Bilan des observations reçues

Finalement ce sont 32 intervenants dont les contributions appellent des réponses, soit :

- 30 contributions sur le registre dématérialisé (RD) ;
- 2 contributions sur le registre de la mairie d'Hérouville-Saint-Clair (HSC).

Le registre disponible au siège de Caen la Mer n'a pas été utilisé.

Remarques préalables :

- *Ces 32 contributions abordent, pour certaines d'entre elles, plusieurs sujets. Le nombre des questions ou des observations est donc supérieur à celui des contributions ;*

- *Après analyse, les observations ou questions ont été présentées ci-dessous par thèmes afin de permettre au maître d'ouvrage, s'il le souhaite, d'apporter une réponse globale sur chacun des thèmes ;*
- *Certains des courriers reçus étaient formellement adressés au maire d'Hérouville-Saint-Clair. Comme ils se réfèrent explicitement à l'enquête publique et qu'ils ont été transmis par le site dédié à l'enquête, le commissaire enquêteur les a considérés comme devant être assimilés à des contributions ;*
- *Enfin, deux contributions : RD 2 "je suis pour" et RD 26 (excuses de Mme Krause sur des questions de forme) n'appellent pas de commentaires.*

Les observations du public sont présentées ci-dessous, les réponses du maître d'ouvrage figurant à la suite de chaque thème.

4.3 Risque inondation ou submersion

- RD1 : Anonyme le 18/03/2024 :
Quelle différence entre le port de Caen et Hérouville ?
- HSC 2 Mme Lowy, M. Bréhier:
Absence d'étude d'impact concernant l'élévation du niveau marin. Demandent une nouvelle enquête quand les résultats de l'étude en cours de l'État et de Caen la Mer seront effectués afin de juger de la pertinence du projet avec les enjeux climatiques.
- RD 8 M. Patrice Hubert, le 3 avril 2024 :
Surpris qu'un aménagement soit prévu sur un site concerné par la montée des eaux. La protection contre ce risque va coûter cher à la collectivité et les futurs propriétaires risquent la dévalorisation de leurs biens. Opposé au projet.
- RD 9 Anonyme, le 7 avril 2024 :
Défavorable au projet d'éco quartier en zone inondable et au développement d'actions de promotion immobilière qui nient limites planétaires et dérèglements climatiques.
- RD 10 Mme Guillemette Claude, le 10 avril 2024
Comment des élus peuvent encore prendre le risque de construire sur une zone potentiellement inondable ? Pourquoi ne pas utiliser les terrains envisagés pour le projet "D Day Land".
- RD 11 M. Nicolas Hue, le 15 avril 2024 :
Opposé au projet compte tenu de l'accélération du réchauffement climatique et de son impact sur la montée des eaux. Pourquoi ne pas utiliser les terrains prévus pour le projet superflu qu'est Normandy Memory ?
- RD 12 M. Pierre Aussant, le 15 avril 2024 :
Opposé au projet compte tenu du risque d'inondation.
- RD 13 Anonyme, le 13 avril 2024 (avec PJ : carte BRGM des zones exposées à l'élévation du niveau de la mer par marée haute) :
Conteste, en faisant référence à un site du BRGM la fiabilité des études sur l'élévation du niveau marin et ses conséquences.
- RD 17, RD 18 et RD 25 Mme Maxi Krause Présidente de PNPV (Production Nature et Patrimoine - Ver sur mer), le 17 avril 2024
Le projet de la Presqu'île remonte à plus de 30 ans et ne tient pas compte de l'accélération du réchauffement climatique et de son incidence sur l'élévation du niveau marin ainsi que des conséquences de celui-ci sur les nappes phréatiques. Formule deux suggestions : utiliser les terrains disponibles sur le plateau de Colombelles et planter une forêt sur la Presqu'île.

En cas de crue exceptionnelle et/ou remontée des nappes, si la Presqu'île devient une île, quelles conséquences en matière d'accès des secours (incendie ou problèmes sanitaires) surtout si une coupure d'électricité interdit les communications téléphoniques ou numériques ?

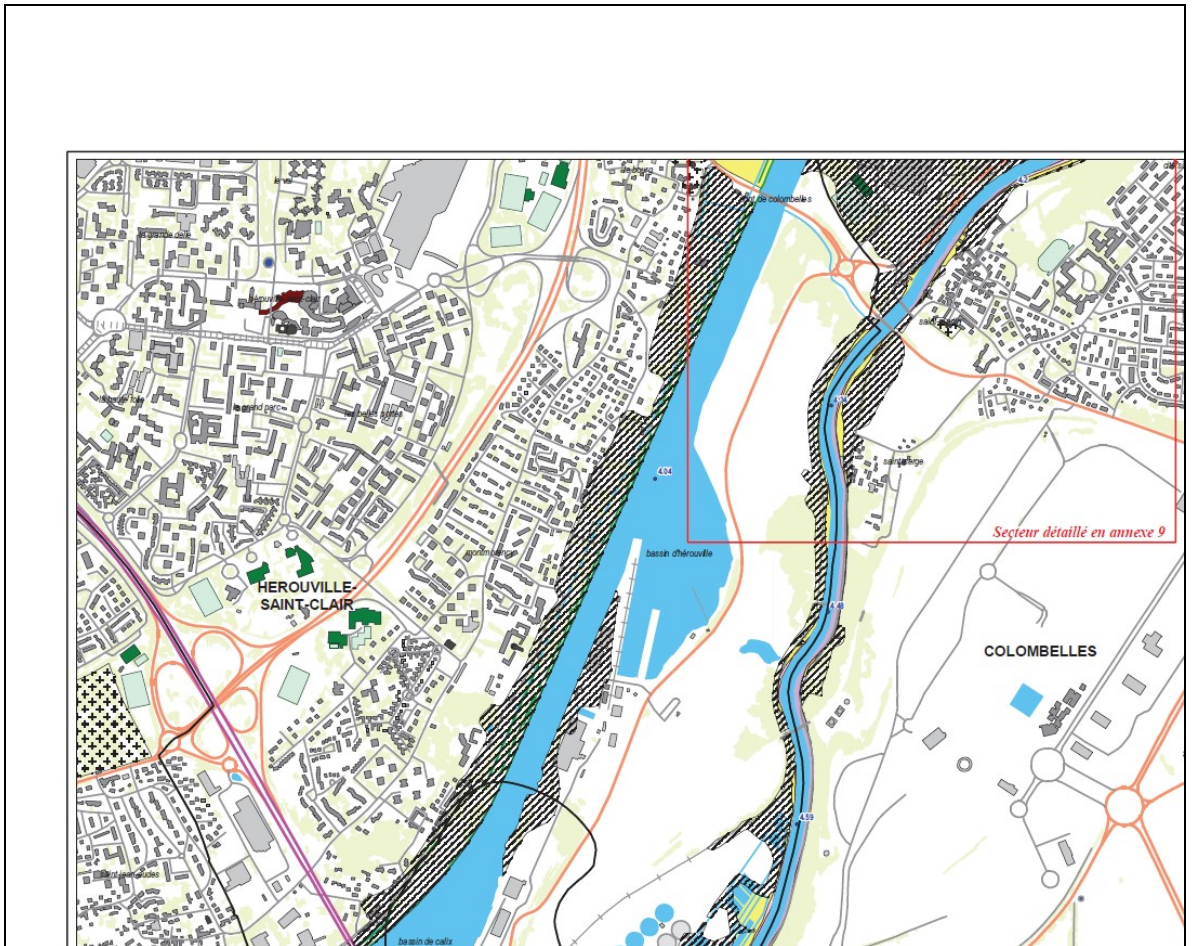
Et comment rester assurable par rapport aux risques climatiques ? Quelles garanties les maîtres d'ouvrage peuvent-ils donner dans ce domaine ?

- RD 22 M. Didier Bozonnet, le 18 avril 2024 :
Comment est prise en compte la montée inexorable des eaux ? Quid de la pérennité des investissements ?
- RD 23 Anonyme, le 18 avril 2024 :
Suis opposée. Non on ne construit pas dans le lit d'un fleuve. Plantons des arbres, une forêt.
- RD 27 Anonyme, le 19 avril 2024 :
Construire un éco quartier 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.
- RD 28 Antonio, le 19 avril 2024 :
Dans l'état actuel de notre planète il est d'une nécessité absolue de prendre le temps de la réflexion. Mettons de côté toute urbanisation, bétonisation, toute surface qui étoufferait le sol.
- RD 29 Anonyme, le 19 avril 2024 :
Il est surprenant que le projet Archipel ne soit pas mis en pause comme celui du Nouveau Bassin alors que les deux projets se situent dans le même contexte, étant tous deux localisés dans le lit majeur d'un fleuve et que le dossier ne cesse d'insister sur la complémentarité des projets issus du PIM, notamment en ce qui concerne la gestion des terres excavées.

Réponse :

LE PROJET ARCHIPEL EST-IL EN ZONE INONDABLE ?

Le secteur de la Presqu'île Hérouvillaise, contrairement au secteur de Caen, n'a jamais été concerné, ni par PPRi (Le plan de prévention des risques naturels d'inondation), ni par le PPRL (Le Plan de Prévention des Risques Littoraux). En effet, si le terrain de la Presqu'île caennaise oscille à une hauteur comprise entre 4 à 5m NGF (nivellement général de la France), le site de la Presqu'île hérouvillaise varie a des altitudes comprises entre 6 et 12 mètres, soit un point bas à **plus 2 mètres au-dessus de celui du projet caennais**. Cette réhausse de plusieurs mètres du site hérouvillais est due à la **réalisation de remblaiements successifs** au cours des années 1950 à 2000, notamment par des matériaux inertes de la SMN (Société Métallurgique de Normandie) et des sédiments issus du dragage du canal.



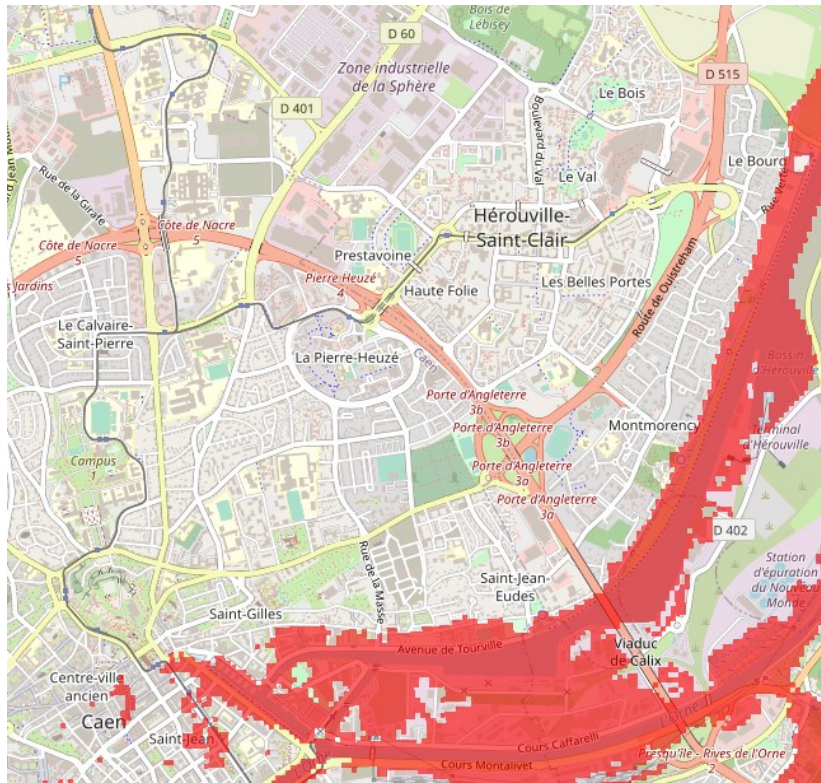


Planche PPRI basse vallée de l'Orne en vigueur en 2024.
Simulation de la montée de 1,5m des océans par le BRGM - <https://sealevelrise.brgm.fr/>

Comment l'écoquartier archipel de la presqu'île hérouvillaise intègre la hausse du niveau de la mer ?

Dès 2016, lors de la conception du Plan Guide de la Presqu'île, qui incluait les secteurs de Caen et Héroville-Saint-Clair, alors que la carte des services de l'Etat sur l'aléas de submersion marine avait pour hypothèse un scénario avec +20 cm d'élévation du niveau de la mer, le Plan Guide de la Presqu'île anticipait une élévation supérieure du niveau de la mer en prenant une marge de +60cm par rapport au niveau actuel.

Dans les derniers rapports du GIEC, à la fois dans le rapport spécial sur les océans de 2019, puis dans le rapport de synthèse disponible depuis mars 2023, il est estimé une élévation croissante du niveau de la mer avec une augmentation possible d'1,10 mètre d'ici 2100. Stéphane Costa, Directeur du laboratoire IDEES (Identité et différenciation de l'espace, de l'environnement et des sociétés) à Caen et co-Président du GIEC Normand confirme dans la presse : « À l'échelle locale, les travaux du GIEC normand montrent les évolutions : la température augmente plus vite que prévu ; l'élévation du niveau de la mer sera au moins d'un mètre d'ici 2100 »

Dans l'AVP (Avant Projet) 2022 de la Presqu'île hérouvillaise, la note technique du bureau d'études MAGEO intégrait une actualisation des précédentes données du plan guide avec la prise en compte des données du rapport du GIEC de 2019 sur les Océans qui indiquait déjà une hausse de 1 mètre du niveau de la mer en 2120. **Dans sa première version en 2022, la cote de référence des plus hautes eaux qui a orienté la conception de l'AVP est donc 5,50m, et les points les plus bas du projets (hors chenaux) sont à 6 mètres NGF.**

De son côté, la SPLA Caen presqu'île qui s'occupe de la ZAC du nouveau bassin à Caen a commandé au printemps 2023 une étude pour simuler les marées avec +1m d'élévation du niveau des océans. Selon cette étude le projet Caen Presqu'île serait submergé régulièrement par la marée (sans cumul avec un évènement extrême) : ceci n'avait pas été

intégré dans le travail mené jusqu'à présent sur la résilience du quartier Caen presqu'île en cas d'inondation ou de submersion ponctuelle.

Dans cette étude, la cote d'une marée de 110 à Caen en 2123 serait de 5,22 mètres NGF, ce qui est incompatible avec le projet Caennais dans sa programmation actuelle. (en comparaison, la cote la plus basse du projet hérouvillais était 6 m dans sa version de 2022).

Cependant cette cote de grande marée ne prend pas en compte des événements climatiques extrêmes (tempête + inondations). C'est pourquoi, pour mieux déterminer l'ampleur des impacts de la montée du niveau de la mer à l'horizon 2100 sur les autres territoires de la communauté urbaine et simuler le cumul avec les inondations, Caen la mer a souhaité lancer une grande étude sur la Basse vallée de l'Orne. Cette étude devrait durer 2 ans.

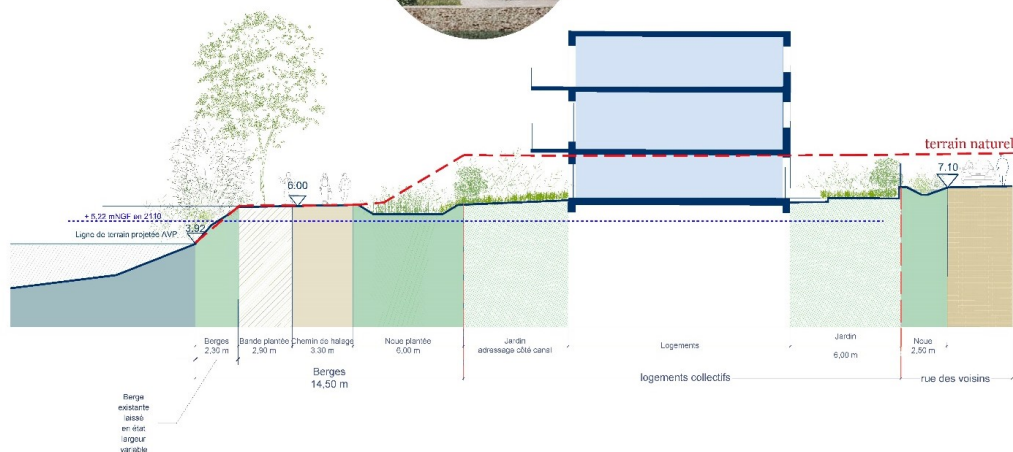
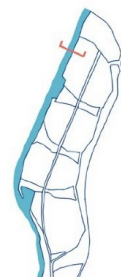
En synthèse, en l'état des connaissances actuelles, les données indiquent que le secteur de la Presqu'île hérouvillaise se situe en dehors des incidences de submersion et d'inondation à longue échéance. En outre, en cas d'évènement exceptionnel, le quartier Archipel restera accessible et connecté par la route, notamment via la desserte portuaire qui rejoint le viaduc du Haut Plateau puis le giratoire des Hauts fourneaux.

Toutefois, dans un principe de précaution, **la Mairie d'Hérouville Saint-Clair et l'aménageur SAS Presqu'île hérouvillaise ont décidé en 2023 de requestionner le niveau d'implantation du futur quartier, en particulier pour les rez-de-chaussée situés à la cote la plus basse côté canal.**

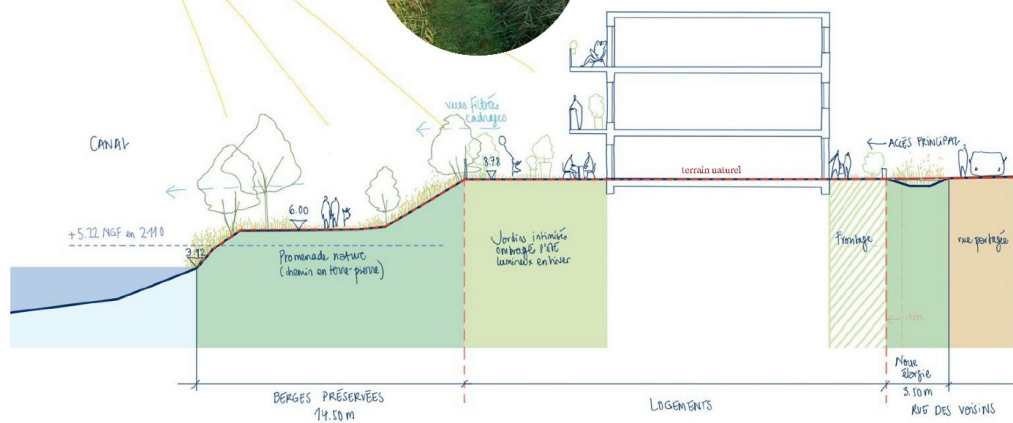
Concrètement, les remblais près des berges du canal seront moins décaissés que le prévoyait le projet initial en 2022, **plaçant désormais les premiers rez-de-chaussée au-delà de la cote NGF de 8 mètres, soit un positionnement 2 mètres au-dessus de la version initiale du projet, et 2,5m au-dessus des plus hautes eaux à horizon 2100 selon l'hypothèse d'une hausse des océans de 1m.** Ces modifications n'auront pas d'impact sur le plan, ni sur les principes de gestion des eaux pluviales présentés.

Impact de la hausse du niveau de la mer à l'horizon 2100

Nivellement AVP initial, 2022 : Coupe projet sur les rives de l'île 1

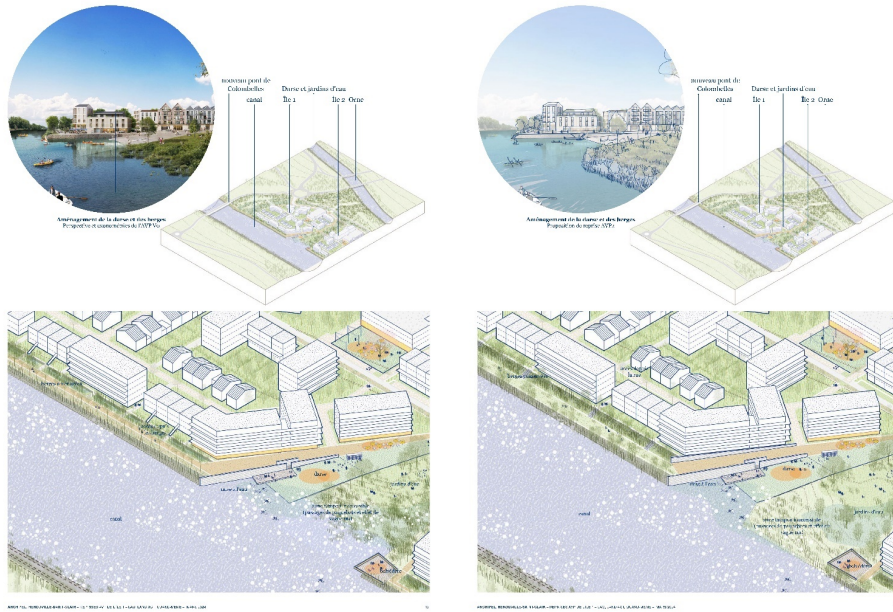


Nivellement AVP repris 12/2023 : Coupe projet sur les rives de l'île 1



ARCHIPEL, HEROUVILLE-SAINT-CLAIR - REPRISES AVP DE L'ÎLE 1 - LAQ, LAND'ACT, QUAND MEME - MARS 2024

8



4.4 Compatibilité du projet avec les activités économiques

- RD5 et HSC 1: M. Christophe Hurel, le 28 mars 2024 :

Estime incongru d'implanter un quartier d'habitation au milieu d'une zone industrialoportuaire. Le quartier va être à proximité et sous les vents dominants du terminal d'Agrial (bruit, poussières).

Les lumières du quartier risquent de perturber le travail des pilotes.

Demande l'abandon du projet de cale qui créera des problèmes de sûreté : accès aux navires facilité, variation brutale du niveau du canal au passage des navires.

Les futurs acquéreurs des logements seront-ils informés de l'insertion du quartier dans une zone portuaire de façon à éviter les risques ultérieurs de contentieux ?

Les pilotes ne sont pas hostiles au projet mais soulignent l'enjeu économique que représente pour le port de Caen le maintien du trafic maritime dans cette zone (cf. Agrial).
- RD 9 Anonyme, le 7 avril 2024 :

Je suis défavorable au projet d'éco quartier ...à proximité d'un site Seveso seuil haut selon la cartographie adaptée et à proximité de sites industriels (cimenterie etc.).
- RD 14 Courrier de M. Manuel Le Roux, président de la CCI Caen Normandie :

Indique que la situation du port de Caen-Ouistreham, riverain du projet, ne semble pas avoir été particulièrement prise en compte dans le dossier présenté au public.

Rappelle l'importance en 2023 des activités sur les 19 ha du bassin d'Hérouville : 65 000 tonnes de marchandises, 17 escales, 209 manœuvres de navires. Il importe donc de prendre en compte les impacts de la circulation des navires de commerce sur les aménagements et les berges du projet ;

Approuve la délimitation de la nouvelle zone Uep3 dans le PLU modifié.
- RD 15 Courrier de M. Pascal Blanchard, Secrétaire général de Sofimari :

Rappelle le niveau important de ses activités de logistique et de manutention (75 emplois), notamment sur le bassin d'Hérouville. La ZAC est située à moins de 500 m d'activités susceptible de provoquer des gênes pour les futurs habitants (bruits, y compris la nuit, poussières...)

Demande une grande vigilance quant à la compatibilité des activités créatrices de valeur présentes sur le site avec la création d'un éco quartier à leurs abords immédiats.

- RD 19 et RD 20 Courrier de M. Philippe Deiss, directeur général de Ports de Normandie + une pièce jointe

Rappelle les engagements pris dans le cadre de l'acte de vente des terrains (question également évoquée par M. Hurel (HSC1) dont il découle que, pour assurer la sécurité de chacun, la protection des 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.

Il est également rappelé les clauses à reproduire dans les actes de ventes successifs et dans les règlements de copropriété.

- RD 30 Courrier de M. Sébastien Lemaistre, Directeur du pôle Agriculture Agrial, le 19 avril 2024 :

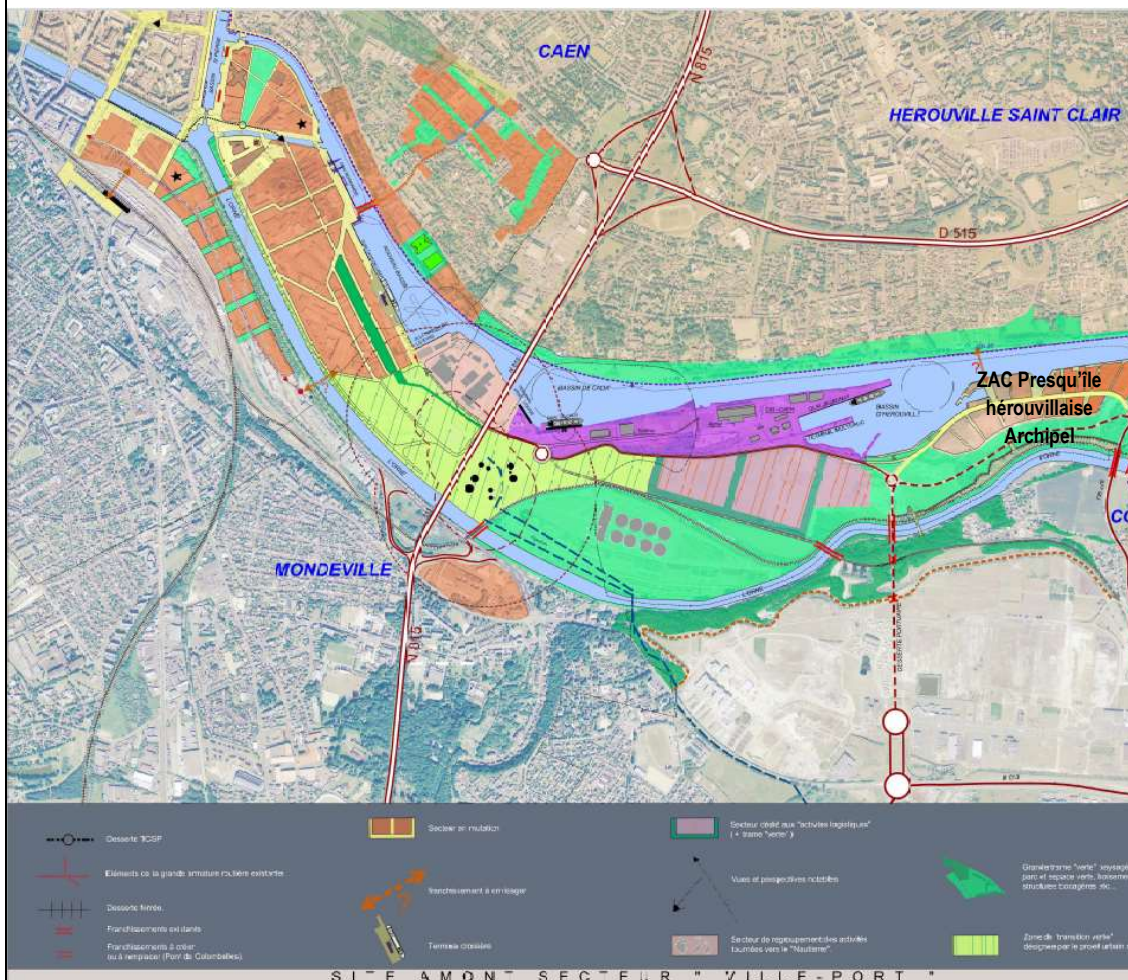
Rappelle l'importance des deux activités d'Agrial sur le bassin d'Hérouville : exportation de céréales par bateaux et transport et stockage d'engrais. Comme Sofimari, il souligne que ses deux terminaux portuaires sont situés proche de la zone destinée à accueillir un éco quartier. Il est essentiel de prendre en considération la proximité de seulement 500m entre l'éco quartier et le site d'activités d'engrais. Cette activité industrielle est susceptible de susciter des préoccupations et des nuisances (préexistantes) chez les futurs habitants de l'éco quartier et méritent une attention particulière. Souhaite que les potentiels riverains, occupants, propriétaires, soient informés et acceptent notamment lors de la signature des documents notariés, la présence à proximité des activités préexistantes. (Cf. acte de cession évoqué par Ports de Normandie).

Réponse :

Activités portuaires et trafic portuaire :

- **Ports de Normandie a adhéré à la SPLA Caen Presqu'île dès sa création en 2010.** L'objet de la SPLA est la reconquête urbaine de la presqu'île.
- **Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Développement Durable du port de Caen Ouistreham (SDADD)** arrêté en 2019 est établi sur une philosophie générale qui souligne notamment « *la cohérence des projets sur les territoires « ville-port », les interfaces par la mixité, les équilibres ville/port/environnement naturel* ». **Le SDADD intègre le projet Archipel et le développement du port en aval d'Archipel.**
- **De nombreuses réunions se sont tenues entre Ports de Normandie, la Ville et l'Aménageur sur les thématiques suivantes :**
 - Cohabitation habitat / activités portuaires
 - Gestion des interfaces
 - Éclairage du canal
 - Rejet des eaux pluviales de la ZAC dans le canal
 - Sédimentation / entretien
 - Les travaux d'aménagements des berges du canal

- Avant-projet de l'écoquartier Archipel



- **Les études pré opérationnelles qui ont suivi le SDADD ont montré la prise en compte des besoins et spécificités de l'activité portuaire.**

A plusieurs reprises la Ville d'Hérouville-Saint-Clair et l'Aménageur de la Z.A.C. (S.A.S. Presqu'île hérouvillaise) se sont entretenus avec Ports de Normandie pour intégrer leurs besoins et recommandations ; notamment en matière d'éclairage (lisibilité de la rive, ne pas créer d'éblouissement pour les pilotes...), d'aménagement aux abords du canal ou tout autre élément visant à ne pas perturber le fonctionnement des activités portuaires et à assurer la sécurité des usagers du nouveau quartier habité.

Le plan lumière de la Z.A.C. Presqu'île hérouvillaise sera détaillé en phase Projet (PRO), présenté à Ports de Normandie et ajusté le cas échéant.

Le canal de Caen à la mer joue un rôle important dans les activités portuaires de la Région et sur l'économie locale. L'enjeu partagé par les acteurs du territoire est de trouver un équilibre entre le développement économique, la préservation de l'environnement et la qualité de vie des habitants.

Le port de Caen Ouistreham, dixième port français, compte quatre site :

- Le bassin de Calix
- Le nouveau bassin équipé de trois quais
- Le Port de plaisance de Caen
- Le bassin d'Hérouville.

Concernant le trafic portuaire au niveau du quartier Archipel :

Le bassin d'Hérouville qui se trouve à proximité du projet Archipel représente environ 2% du trafic du Port de Caen. Le canal de Caen à la mer ne fait pas l'objet d'un trafic intensif. Le trafic projeté est par ailleurs stable.

Sur l'ensemble des bateaux qui empruntent le canal chaque année au niveau du Pont de Colombelles, environ 30 bateaux se rendent au bassin d'Hérouville. Parmi ces navires de commerce, il y a 4 à 5 paquebots par an.

- L'activité sur le bassin d'Hérouville est la suivante :
 - Hivernage ponctuel de ferries
 - Direction des Equipements Portuaires de CCI : stockage et manutention de pontons et d'équipements portuaires
 - Zone d'attache des 3 Remorqueurs du port de Caen
 - Plateforme d'engrais de la Coopérative agricole Agrial

Concernant AGRIAL et le périmètre du Porter à Connaissance des risques technologiques concernant le transport et la manutention de matières dangereuses :

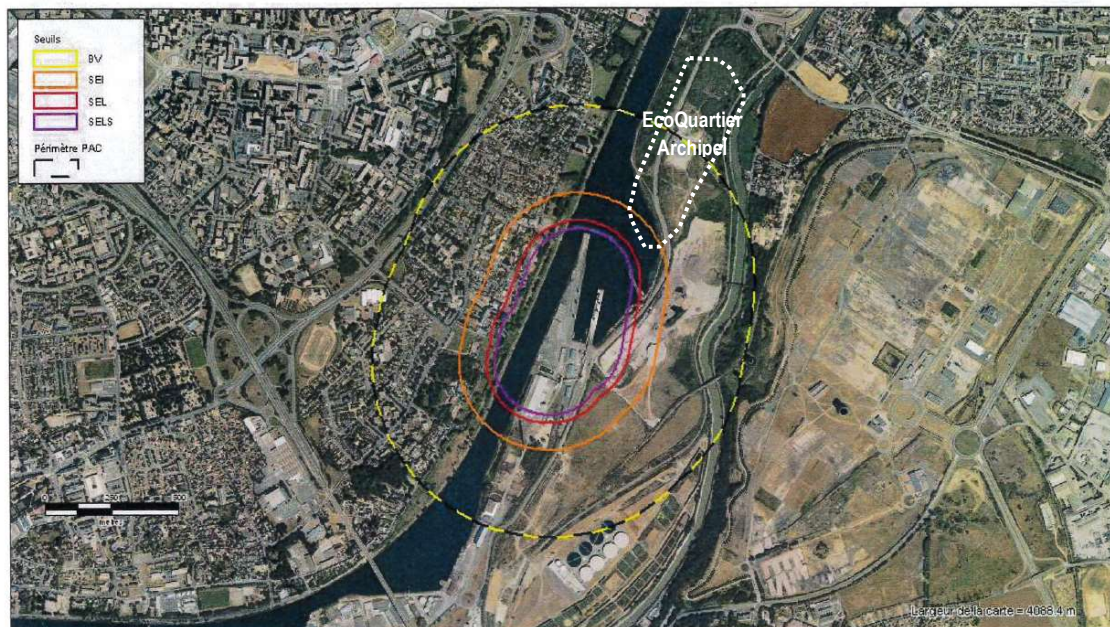
- A ce jour, le porter à connaissance ne souligne pas d'incompatibilité entre l'activité du port et le développement de l'habitat sur la Z.A.C. Presqu'île hérouvillaise, malgré le périmètre associé aux effets de bris de vitre. (Périmètre en jaune sur la carte ci-dessous et détails dans le courrier du Préfet du Calvados daté du 7/01/2021 en annexe).
- Le périmètre des risques technologiques concernant le transport et la manutention de matières dangereuses devrait être revu et diminué par l'Etat pour prendre en compte le nouveau conditionnement et la diminution des volumes stockés. Dans ce cas, il est probable que la Z.A.C. Presqu'île hérouvillaise – EcoQuartier Archipel passe en dehors du périmètre.

Le bassin d'Hérouville n'est pas une zone à forte manutention qui pourrait engendrer beaucoup de bruit, ou nécessitant un éclairage intensif de nuit, comme une plateforme container.

Les berges du canal peuvent être amenées à être éclairées lors de passages nocturnes de navires.



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



Enquête

L'hivernage de plusieurs ferries sur le bassin d'Hérouville résulte d'une situation exceptionnelle durant la période de COVID19 où le transport transmanche était à l'arrêt. Le stationnement de plusieurs navires, moteur tournant (pour la fourniture d'électricité pour les équipements), a pu générer une gêne pour les riverains à l'époque. Ce type de situation ne devrait plus se reproduire pour deux raisons :

- le besoin d'hivernage est devenu très occasionnel et
- il est demandé aux bateaux en hivernage ne bénéficiant pas d'un branchement de quai d'avoir recours à un groupe électrogène pour la fourniture d'électricité et éviter ainsi au maximum l'usage des moteurs et les nuisances qui en découlent.

Les actes de cession informeront les acquéreurs de la nature des activités portuaires existantes et ces-derniers renonceront à tous recours au titre d'un éventuel préjudice occasionné par l'activité portuaire. Les règlements de copropriétés pourront préciser certaines mesures ou pratiques à respecter pour une bonne cohabitation des usages. La Préfecture du Calvados précise que les obligations en matière d'information acquéreur – locataires n'intègrent pas les données du porter-à-connaissance « risques technologiques » qui ont une vocation à encadrer l'urbanisme futur et à alimenter les réflexions dans le cadre de la gestion de crise.

Le projet au niveau de la proue : les dessins techniques précis de la proue de l'île 3 seront établis pendant la phase PRO (Projet) de la phase 3.

Le projet au niveau de la darse et des berges :

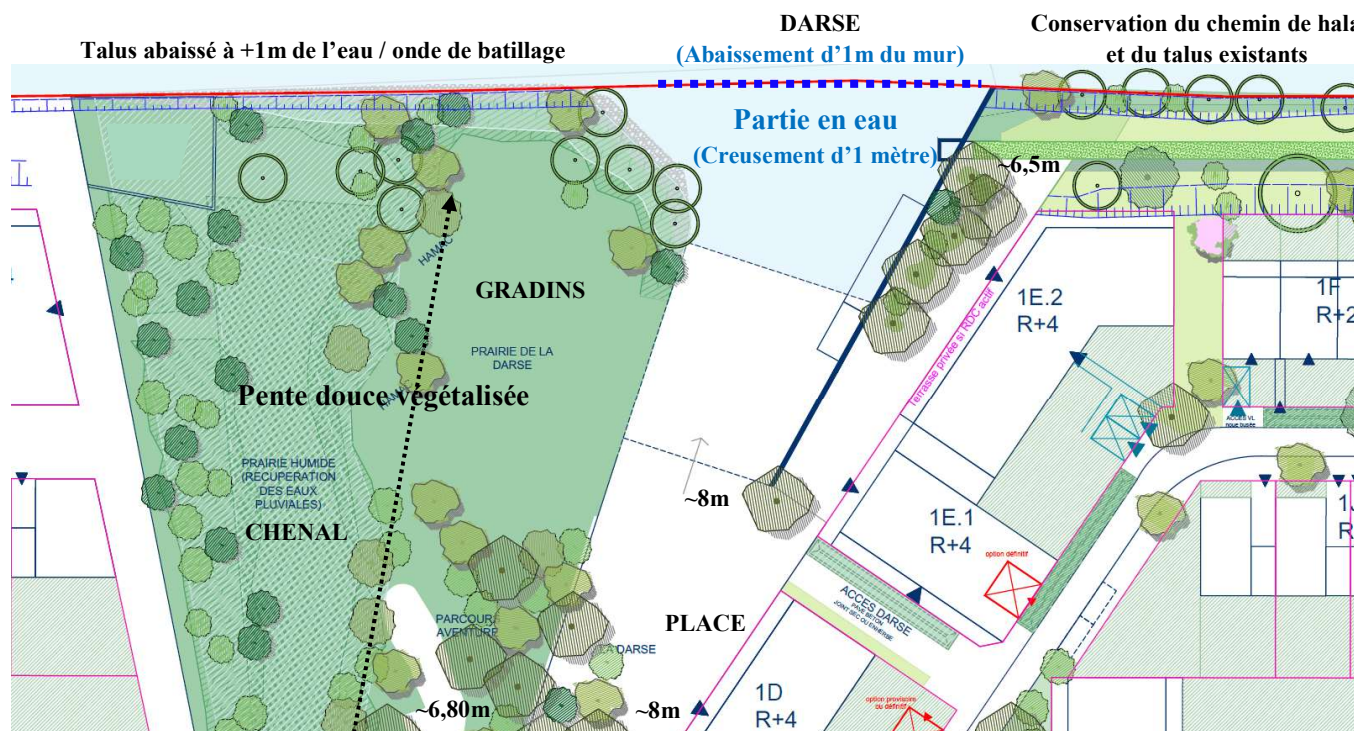
L'Avant-Projet de l'île 1 (première phase du projet) illustre les principes d'aménagement du chenal qui jouxte la darse en pente douce jusqu'à environ 1 mètre au-dessus du canal. Ce surplomb d'un mètre amoindrira notablement l'effet d'onde généré par le batillage des navires. Les dessins techniques précis de la darse de l'île 1 seront établis pendant la phase PRO (Projet). L'extrémité du chenal côté canal est plantée de manière suffisamment dense pour délimiter clairement les espaces accessibles.

Des gradins végétalisés sont également prévus pour accompagner la pente douce.

La bordure ouvragée du canal sera abaissée d'environ 1 mètre au niveau de la darse en eau. La calle assure la transition entre l'espace en creux et la place publique située entre les côtes 6,5m et 8m NGF.

Les activités nautiques de loisirs sont encadrées.

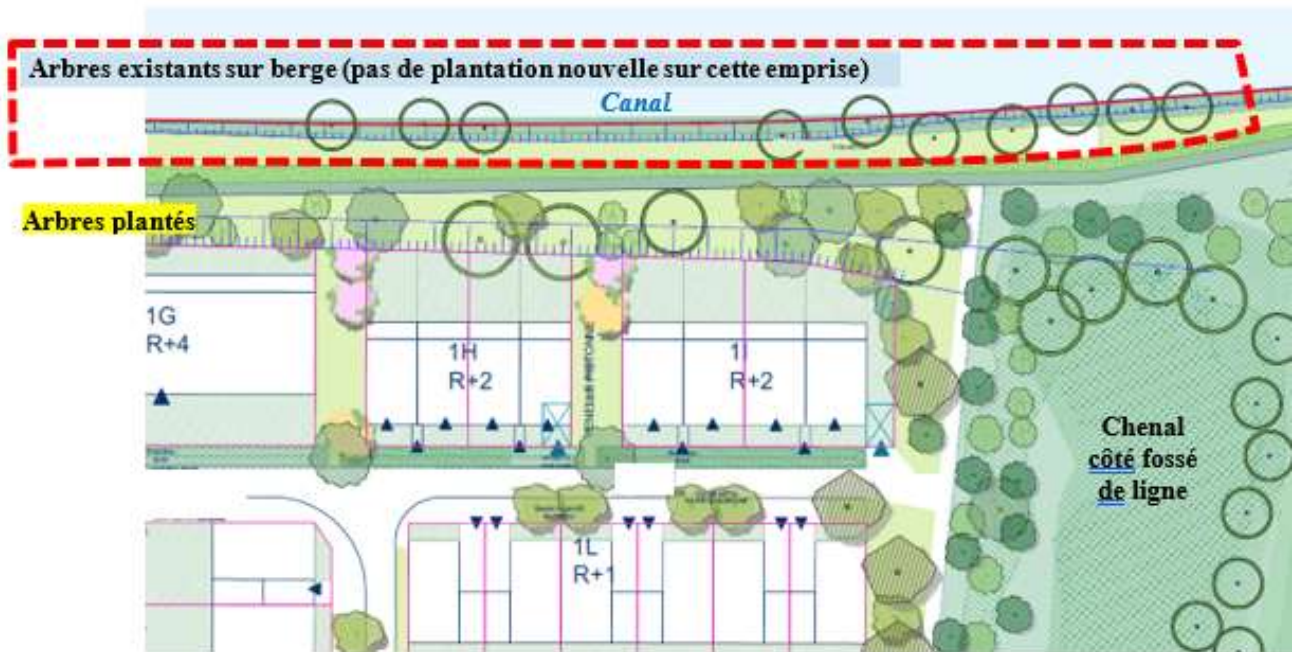
Schéma de principe de l'aménagement du chenal et de la darse : reprise de l'AVP de l'île 1 (12/2023 – LAQ LAND'ACT AMENAGEO MAGEO). Données altimétriques indicatives.



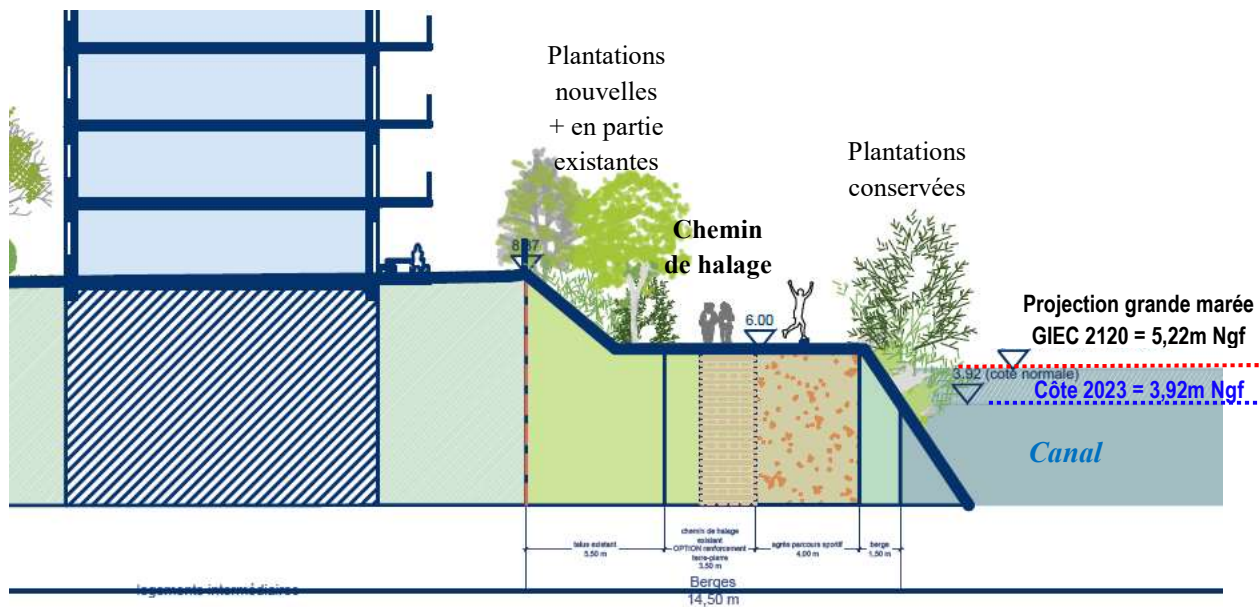
La pratique de la baignade est interdite dans le canal.

Les aménagements aux abords de la darse ne constituent pas une plage de baignade mais un espace de détente et de loisirs. Si le terme « plage » est employé c'est dans le sens d'un espace pentu aux abords d'un rivage. Le rivage est composé d'un talus qui se situe à 1m au-dessus de l'eau et n'est pas directement accessible du fait de la végétation dense qui empêchera l'accès à l'eau au niveau de la pente végétalisée. L'onde de battillage lors des passages occasionnels de bateaux (vague jusqu'à 1 mètre) et l'interdiction de baignade dans le canal ont été pris en compte dans les usages projetés et les aménagements.

Il n'y a pas d'intervention prévue entre le canal et le chemin de halage existant, les arbres et arbustes sur cette emprise sont conservés, aucune plantation ne sera réalisée sur cette emprise. De l'autre côté du chemin de halage, au niveau du talus existant, les arbres en bonne santé qui présentent un intérêt paysager et/ou environnemental pourront être conservés aux côtés d'arbres plantés dans le cadre du projet. Les plantations d'arbres seront réalisées en retrait du canal (cf. coupe de principe).



Coupe de principe (reprise de l'AVP – LAQ LAND'ACT AMENAGEO MAGEO 12/2023)



La topographie et l'implantation des bâtiments côté canal assurent quant à elles une intimité aux logements à rez-de-chaussée vis-à-vis du chemin de halage. Les logements

d'Archipel disposeront d'occultations.

Synthèse des différents échanges avec les acteurs de Ports de Normandie.

Liste des réunions avec les acteurs du port :

9 avril 2018	Réunion avec Ports de Normandie cohabitation habitat / portuaires.
1er mars 2019	Réunion avec Ports de Normandie cohabitation habitat / portuaires.
8 octobre 2020	Réunion sur les règles / grands principes en matière de d'aménagement / entretien des berges du canal.
1 décembre 2020	Réunion avec Agrial sur le porter à connaissance sur la zone de da
décembre 2020	Réunion avec Agrial / Etat sur le porter à connaissance sur la danger.
7 janvier 2021	Réunion de restitution étude sur les rejets des eaux pluviales dan avec Ports de Normandie et CCI.
janvier 2022	Réunion avec Agrial / J. Bruneau / Caen Presqu'île.
3 février 2022	Réunion avec Agrial, en présence de la CCI.
mars 2022	Réunion avec Ports de Normandie éclairage.
12 décembre 2022	Réunion avec les pilotes de la Seine / CCI / Ports de Normandie.
31 mars 2023	Réunion technique avec CCI éclairage.
4 avril 2023	Réunion avec Ports de Normandie entre autres sur l'entretien futu cadre de l'AVP.

Liste des échanges de courriers avec les acteurs du port :

27 décembre 2017	Ville à Ports de Normandie
6 juillet 2018	Ports de Normandie à la Ville
21 mars 2019	Ville à Ports de Normandie
2 décembre 2019	Ports de Normandie à la Ville
23 janvier 2020	Ville à Ports de Normandie : gestion des volumes de terres ch dépôt
23 janvier 2020	Ville à Ports de Normandie : cession foncière
25 février 2020	Ports de Normandie à la Ville
23 novembre 2020	Ville à Ports de Normandie
7 octobre 2022	Pilotes de la Seine à la Ville : risques cohabitation activités po habitat

4.5 Transports et déplacements

- RD3 Association Déraillleurs Calvados, le 22 mars 2024 :
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.
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.
- HSC 2 Mme Lowy et M. Bréhier :
Les transports en commun en direction de Caen sont impossibles réglementairement. Ils devront donc être organisés vers les communes voisines. L'absence d'école entraînera un transfert coûteux vers d'autres sites. Ce quartier sera isolé de la ville.
Par ailleurs, inscrire le doublement de la RD 402 et sa transformation future en contre allée est une fiction dès lors que son coût et sa construction ne sont pas réalisés en phase 1 de la construction des logements.
- RD 4 Anonyme, le 22 mars 2024 :
Un téléphérique de la place de l'Europe au nouveau quartier serait bien pratique !
- RD 6 Cyril M, le 30 mars 2024, avec plans commentés en PJ :
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 antibruit 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.
- RD 21 Anonyme, le 18 avril 2024 :
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.

Réponse :

Desserte cyclable

En complément de l'axe central du futur quartier Archipel réservé aux déplacements des modes actifs, une voie permet le transit des vélos sur un site propre parallèle à la nouvelle route départementale Desserte Portuaire – phase 2. Cette voie permet de relier plusieurs quartiers, elle sera réalisée en même temps que la desserte portuaire – phase 2 en 2024/2025 et déjà opérationnelle lorsque les premiers logements seront livrés.

L'objectif est d'avoir un maillage cycle général et une continuité sur les différents itinéraires. La DP2 permet par la création de la voie cyclable longitudinale de mailler le réseau cyclable en se connectant à la piste cyclable en direction du pont de Colombelles au nord et à la liaison Presqu'île Plateau.

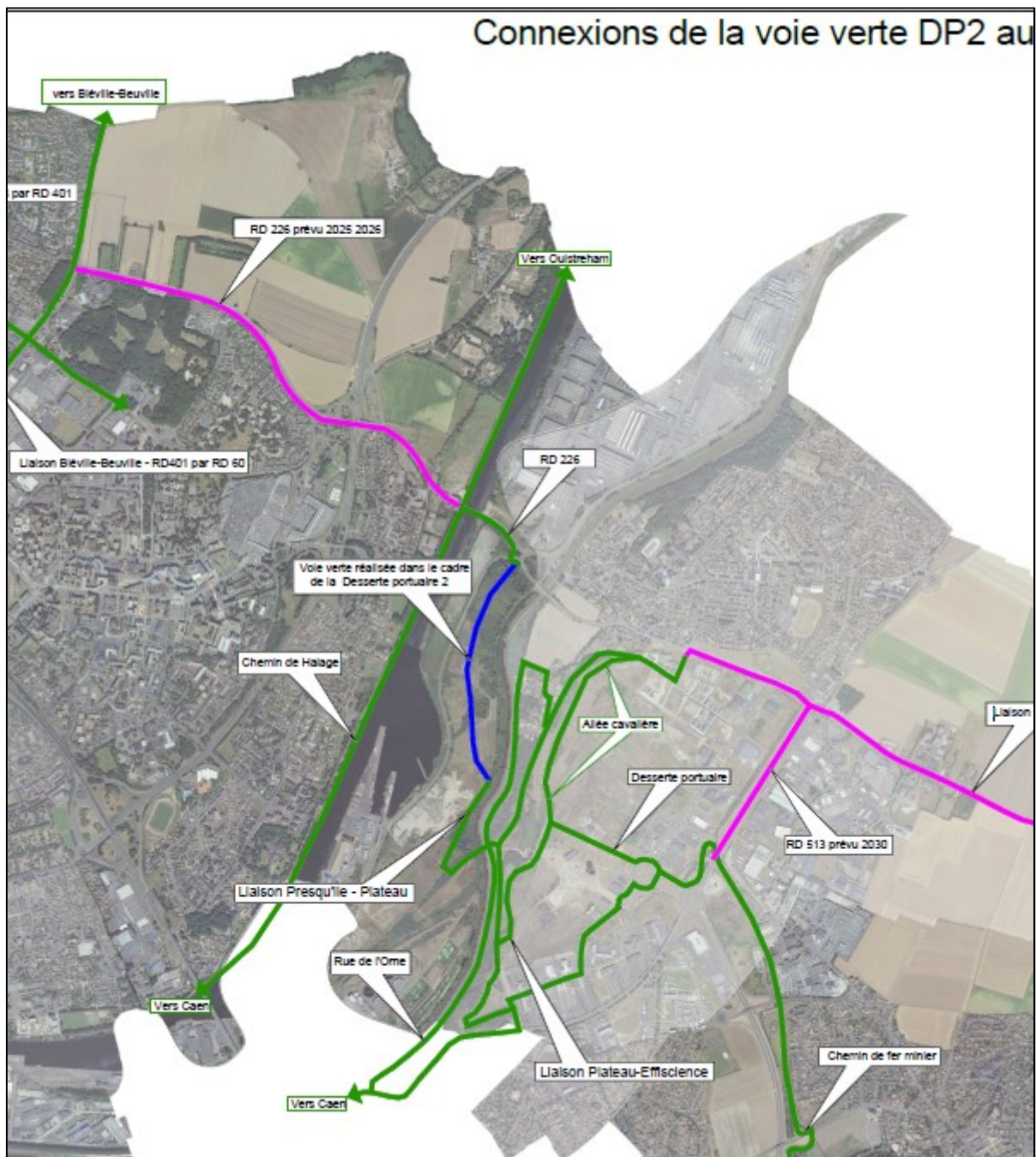
De nouveaux tronçons à proximité permettant de partir en direction de l'Ouest et de l'Est sont programmés (voir plan ci-après et en pièce jointe) :

- La liaison vers l'Ouest Colombelles Hérouville (RD226) est prévue en 2025-2026.

- La liaison vers l'Est Colombelles Cuverville (RD 226) est prévue en 2025-2026.

- Un tronçon de voie verte sera aménagé d'ici 2030 le long de la RD 513 étant donné les travaux de réseau électrique du parc éolien centre manche desservant le poste RTE du Castelet.

- Les travaux de la piste cyclable du Bd Maréchal Juin seront prévus en 2025-2026



Desserte en transport en commun

En matière de transports en commun, le projet prévoit dès l'arrivée des premiers habitants un arrêt sur la ligne 6, qui fait le tour de Caen depuis la Gare SNCF, et qui relie Hérouville et Colombelles. A terme, ce sont deux arrêts de bus qui sont prévus. Le projet anticipe également une évolution des contraintes liées aux dépôts pétroliers caennais et la mise en place à plus long terme d'un transport en commun en site propre sur la presqu'île hérouvillaise.

Des solutions de mobilités sur le canal sont également à l'étude : un bac de rive à rive pour rejoindre le quartier de Montmorency et ses écoles ainsi qu'une navette fluviale vers Caen.

4.6 Autres thèmes

- HSC 2 Mme Lowy et M. Bréhier

Rejet des eaux pluviales : le lessivage d'un sol pollué par ETM et HCT/HAP pousse la pollution vers le canal, l'Orne et la mer. La situation sera amplifiée par la présence de parkings sur les zones habitables comme sur la desserte.

Loisirs : Ne doivent pas être centrés sur le nautisme compte tenu des restrictions de PDN mais aussi être envisagés sur des terrains dépollués pour espaces de jeux, espaces verts ou potagers.

Réponse :

Le plan de gestion des sols pollués, joint au dossier d'enquête publique, précise les zones de pollutions concentrées qui seront traitées au titre de l'environnement et les conditions de compatibilité sanitaire pour tous les usages du futur quartier.

Le stationnement est rassemblé dans un parking silo partagé au sein de chaque île. Seules les maisons individuelles disposent de stationnement sur leur parcelle. Il y a peu de stationnement prévu sur rue.

Des espaces de loisirs, de détente, de jeux sont prévus dans le quartier.

Des potagers pourront être mis en place dans des bacs, hors sol, au sein des espaces communs des copropriétés.

- RD 24 Mme Krause, le 18 avril 2024
Cite des documents du dossier en soulignant leurs contradictions et en regrettant que certains ne soient pas datés.
Conteste le caractère d'intérêt général du projet : 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 'État 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.
- RD 7 Anonyme, le 1^{er} avril 2024 :
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). 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.

Réponse :

La Z.A.C. presque île hérouvillaise « EcoQuartier Archipel » est engagée dans la démarche de labellisation EcoQuartier qui intègre des étapes de la conception jusqu'à la vie du quartier après les travaux.

L'EcoQuartier Archipel, par sa conception et sa planification, répond à l'objectif d'absence de perte nette de biodiversité, voire de tendre vers un gain de biodiversité. Il faut rappeler que ce nouveau quartier vient réhabiliter une friche industrialo-portuaire polluee au cœur de l'agglomération. Les études faune-flore ont démontré un intérêt limité en termes de biodiversité pour cette friche rudérale. Des mesures sont prévues pour préserver et favoriser la biodiversité déjà dans la zone, en veillant à ce qu'aucune espèce ne soit perdue, tout en favorisant la création d'habitats propices au développement d'une faune et d'une flore locale encore plus diversifiée.

Il est notamment prévu la mise en place des mesures suivantes :

- Refertilisation des sols : les sols du secteur de la Presqu' le Hérouvillaise sont constitués de remblais pollués et stériles. Dans le cadre du projet Archipel, ces sols seront dépollués et amendés avec de la matière organique pour reconstituer des sols vivants avec leurs fonctions et une biodiversité nécessaire aux écosystèmes. Une présentation de cette action au jeune public et aux adultes est envisagée à l'agenda de la fête de la science de la commune d'Hérouville-Saint-Clair en octobre 2024.

- Création de corridors écologiques : aménagement des espaces verts pour former des réseaux végétalisés entre les différentes zones de l'EcoQuartier pour permettre aux espèces de se déplacer, de se nourrir et/ou de se reproduire selon les lieux ou les espèces. Un corridor « sec » existe également pour les espèces déjà présentes dans le milieu rudéral. Les liens écologiques entre l'Orne et le canal ont été pris en compte dès le départ dans la conception du quartier.

- Plantation d'espèces indigènes : favoriser la plantation d'espèces végétales locales et indigènes, adaptées aux conditions environnementales de la région. Le paysagiste s'est basé sur le travail réalisé par l'antenne Normandie du conservatoire botanique de Brest qui a fait un travail de recensement des espèces endémiques. Ces espèces sont souvent mieux adaptées à l'écosystème local et peuvent fournir des ressources alimentaires et un habitat adéquat pour la faune locale.

- Création de zones humides : aménagement de zones humides qui serviront d'habitats pour de nombreuses espèces de plantes et d'animaux.

- Installation de nichoirs et de gîtes : mise en place des nichoirs   oiseaux, des gîtes à chauves-souris, des abris pour les insectes et d'autres structures favorables à la reproduction et à l'abri des différentes espèces. Ces mesures sont inscrites dans le cahier de prescriptions à l'attention des différents promoteurs. De plus, des ateliers avec le GMN et le GON sont prévus pour dimensionner et placer ces gîtes à l'échelle de chaque lot. L'idée est de pallier le manque d'anfractuosité des nouveaux bâtiments, d'encourager la présence de la faune dans l'EcoQuartier et contribuer à leur protection.

- Gestion écologique des espaces verts : Les futurs gestionnaires seront encouragés à adopter des pratiques de gestion des espaces verts respectueuses de la biodiversité, par exemple : la gestion différenciée, la promotion de l'herbicyclage, l'implantation de prairies fleuries et la préservation des habitats naturels existants. Une notice d'entretien pourra être présentée aux services futurs gestionnaires.

- Sensibilisation et éducation : un livret d'accueil pour les acquéreurs et le bailleur social pourra présenter de manière pédagogique le quartier et accompagner les habitants pour qu'ils participent à la préservation de biodiversité.

En résumé, les principes d'aménagement de l'ancienne friche de la SMN en EcoQuartier démontrent la volonté de respecter les principes d'action préventive et de correction des atteintes à l'environnement, ainsi que la protection stricte des espèces. L'aménagement de l'EcoQuartier Archipel est conçu pour préserver la biodiversité et minimiser les impacts négatifs sur les espèces protégées, avec l'objectif de préserver voire d'augmenter la biodiversité présente dans la zone.

Enfin, le dossier d'enquête publique rappelle les ambitions de développement durable du projet. Les fiches de lot des opérations concernent notamment les dispositifs constructifs des bâtiments, les matériaux, le niveau de performance énergétique des constructions, le confort et la qualité d'usages, la santé, la mixité des typologies et des fonctions.

5 Les questions et demandes de précisions du commissaire enquêteur

Par courriels des 22 mars, 29 mars et 8 avril 2024, le commissaire enquêteur a adressé 14 questions ou demande de précisions au maître d'ouvrage. Ces questions sont présentées ci-dessous, la réponse figurant à la suite.

5.1 Conséquences de l'évolution du projet de ZAC Nouveau bassin

Au cours de l'été 2023, M. Joël Bruneau, maire de Caen, a annoncé le report de l'engagement du projet de ZAC "Nouveau bassin" en raison de la nécessité de réaliser des études complémentaires relatives aux risques d'inondation et de submersion marine que les travaux récents du GIEC pourraient conduire à réévaluer. Si les échéances de réalisation de ces études ne sont pas connues actuellement, de même que les conséquences qui pourraient en découler, M. Bruneau a cependant indiqué qu'une modification du programme de la ZAC, ne devait pas être exclue. D'ores et déjà, il apparaît que le prolongement de la ligne 2 du tramway sur la presqu'île ne sera pas inclus dans le projet Tramway 2028.

Compte tenu du poids que représente ce projet de création de 2400 logements dans l'architecture du PIM, le commissaire enquêteur souhaite savoir comment le maître d'ouvrage appréhende les conséquences possibles de ces changements sur le projet hérouvillais. Il note que de longs développements sont consacrés dans le dossier à la gestion mutualisée des terres excavées des trois ZAC du PIM et à l'équilibre déblais/remblais qui devait résulter de cette gestion à l'échelle du PIM. À titre d'exemple des questions qui pourraient se poser, il est noté à la page 53 du dossier II J "*à ces matériaux provenant la Presqu'île Hérouvillaise viennent*

s'ajouter 20 000 m3 de matériaux techniques venant de la Z.A.C. du nouveau Bassin sur Caen pour réemploi sur le projet hérouvillais".

Réponse SAS Presqu'île hérouvillaise

En préambule, il est nécessaire de rappeler que les éléments du dossier de la présente enquête publique sont issus de l'avant-projet et des compléments de l'étude de l'étude d'impact réalisés sur la période 2021-2022 et soumis à l'autorité environnement en octobre 2022. L'annonce de l'arrêt du projet Caennais au printemps 2023 n'est donc pas pris en compte dans ces documents. Même si des compléments ont été apporté en juillet 2023 et en septembre 2023 (réponse MRAE), les quelques mois après l'annonce n'étaient pas suffisants pour mesurer pleinement l'impact sur le projet Archipel, et ce travail est toujours en cours en 2024.

Quelles incidences pour archipel de l'arrêt du projet caennais ?

Comme on a pu le voir précédemment, l'arrêt du projet caennais a fait évoluer la réflexion sur les marges du projet Archipel vis-à-vis des plus hautes eaux. Le nivellement du projet a été retravaillé fin 2023 de manière à décaisser le moins possible le site qui bénéficie d'une situation favorable. Le nouveau nivellement permet une réhausse de plus de 2 mètres des rez-de-chaussée les plus bas par rapport à l'avant-projet de 2022.

Voici les autres questionnements sur la pause de la ZAC caennaise du Nouveau Bassin et ses incidences pour l'EcoQuartier Archipel :

Prolongement de la ligne de tramway

Non prolongement de la ligne 2 du tramway sur la presqu'île caennaise dans le cadre de l'extension du réseau en 2028 : La ligne 4 du tramway, dont l'actuel terminus est situé sur la pointe de la presqu'île, la station « Presqu'île » sur l'avenue Victor-Hugo, devait se prolonger jusqu'à la Chaussée d'Alger, pour desservir le futur écoquartier du Nouveau Bassin. L'arrêt du projet a remis également en question cette extension du réseau.

Réponse : Une réserve foncière a été gardée entre le quartier Archipel et la desserte portuaire phase 2 dans la perspective du passage d'un transport en commun en site propre à terme. Toutefois, le prolongement du tramway jusqu'à la presqu'île hérouvillaise n'a pas été imaginé dans un futur proche car une condition principale est nécessaire à son extension : l'arrêt des dépôts pétroliers côtiers (DPC). Cette installation est une ICPE (installations classées pour la protection de l'environnement) classée SEVESO, avec un Plan de Prévention des Risques Technologiques qui interdit tout déplacement de transport en commun à ses abords. L'arrêt de ces installations stratégiques n'est pas programmé ; le passage d'un tramway à travers la Presqu'île est donc inenvisageable à court terme. Néanmoins grâce à cette réserve foncière l'aménagement d'une infrastructure pour un transport en commun en site propre le long de l'écoquartier Archipel sera possible.

Ainsi, le non-prolongement de la ligne 4 de tramways sur la presqu'île caennaise n'aurait pas d'incidence sur la ZAC Archipel car son déploiement est soumis à des contraintes ne pouvant être levées qu'à long terme. Néanmoins, la réserve foncière existante entre le quartier Archipel et la desserte portuaire - phase 2 pour le passage d'un transport en

commun en site propre pourrait recevoir un autre type de service que le tramway, par exemple : deux voies de bus en site propre à haut niveau de service qui éviterait la zone d'incidence du site classé SEVESO.

Mutualisation des stockages de terres excavées

Grâce au contrat de PIM, dont l'Etat est cosignataire, il est possible de considérer la notion de périmètre d'opération à l'échelle du PIM plus large que le périmètre des ZAC. Cela permet notamment de gérer les terres excavées comme des ressources, sans être soumis à la réglementation portant sur les "déchets" à l'intérieur du périmètre général du Projet d'Intérêt Majeur (PIM) Presqu'île. 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. Ainsi les ZAC, caennaise et hérouvillaise, ont prévu de s'associer dans un projet de plateforme de terre excavées et de mutualisation des ressources.

Bien que les projets de construction soient en pause sur la ZAC du Nouveau bassin à Caen, les opérations de dépollution et de création de la plateforme, financés par des subventions du fond friche, ne sont pas remis en cause. La plateforme mutualisée de gestion des terres excavées sera bien mise en œuvre dans le respect des objectifs initiaux.

Avec la remise en question des projets caennais et l'évolution du nivellement de la ZAC Archipel, les quantités de matériaux voués à transiter par la plateforme et à être réemployés sur les opérations respectives vont évoluer. Une étude est en cours pour déterminer les nouveaux volumes de matériaux qui seront mutualisés entre les deux projets ; à ce stade il n'est pas possible de produire des données chiffrées définitives. Néanmoins, l'arrêt du projet caennais aurait pour effet de fortement diminuer les besoins d'export et d'import de matériaux venant du nouveau bassin.

Le nouveau nivellement de la ZAC Archipel à Hérouville Saint-Clair consiste à positionner le projet au plus près du terrain existant et à garder une marge de sécurité vis-à-vis de la cote des plus hautes eaux à horizon 2120. Ces adaptations du projet vont générer moins de déblais et donc d'exports de matériaux. L'étude en cours sur la ZAC Archipel consiste à trouver, autant que possible, un équilibre déblais/remblais au sein de l'opération, évitant ainsi d'exporter des matériaux et permettant de s'affranchir des matériaux techniques qui devaient provenir initialement de Caen.

La plateforme de gestion des terres excavées servira quant à elle au stockage des matériaux non valorisables des deux ZAC caennaise et hérouvillaise : zones de pollution, remblais impropres, etc.

Pépinière commune pour la production de végétaux

Une production de végétaux mutualisée sur une zone située à proximité des deux Z.A.C. a été envisagée dans le cadre de la coopération entre les deux ZAC de la Presqu'île. Cette coopération n'a fait l'objet que d'un accord de principe. Il faudra se réinterroger dans plusieurs mois, quand les opérations seront à un niveau plus opérationnel, pour déterminer si des besoins entre la ZAC Archipel et la zone du nouveau bassin remanié ont des besoins concomitants en végétaux.

A ce stade, la création d'une pépinière n'est pas remise en question par les réflexions menées sur le projet du Nouveau Bassin à Caen.

5.2 Gestion des eaux

Il s'agit là d'un enjeu important pour l'aménagement du site, qui est abordé à plusieurs reprises dans différentes parties du dossier.

Toutefois il n'est pas aisé, pour un lecteur non-expert, de saisir la cohérence d'ensemble des rubriques consacrées à ce sujet, comme le montrent ces quelques citations :

- I B (A présentation de la ZAC) :
"La renaturation de la vallée de l'Orne et de son écosystème est indispensable pour permettre au nouveau quartier de s'installer dans cet écrin particulier. Des corridors verts, ou « chenaux », sont mis en place pour créer des liaisons végétales et écologiques entre l'Orne et le canal. Inspirés des canaux présents il y a plusieurs siècles, ils permettent de se rapprocher du sol naturel, de gérer les eaux pluviales..."
- II F 2.2.1 : *"Dans l'organisation globale du quartier, des chenaux partent du Canal pour se diriger vers l'Orne recréant milieu naturel et récréatif de prairies typiques à la vallée de l'Orne"*.
- Mémoire en réponse à la MRAE p 43 : *"Par ailleurs, le projet ne comprend aucune connexion hydraulique entre le canal et l'Orne"*.
- II E 3.1 : *"A noter, qu'il y a une volonté de rejet vers le Canal. Des discussions ont été menées avec les PORTS DE NORMANDIE pour avoir une autorisation. Il a été convenu que la création d'exutoire vers ce milieu était possible en respectant toutefois certains critères"*.
- II J p129 Schéma de principe de gestion des eaux à l'échelle du projet : il ne fait pas apparaître de connexions vers l'Orne.
- II F 2.2.1 : *"Dans l'organisation globale du quartier, des chenaux partent du Canal pour se diriger vers l'Orne recréant milieu naturel et récréatif de prairies typiques à la vallée de l'Orne"*.

En ce qui concerne la finalité de la création des chenaux, est notamment évoquée la volonté d'en faire des "corridors écologiques" entre le canal et l'Orne. Comment le franchissement des obstacles que constitueront la DP 2 et le merlon antibruit sera-t-il assuré ?

Réponse :

Le terme « chenal » est une image donnée par les paysagistes pour exprimer une vision du projet paysager. Dans le cadre du projet Archipel, en terme géographique il serait juste de parler de « vallon » ou de « talweg » pour qualifier ces reliefs en creux qui séparent les îles.

Les « chenaux » ont plusieurs fonctions :

- Paysagère : la trame paysagère s'inspire effectivement de l'esprit des canaux présents sur ce site il y a plusieurs siècles, en recréant plusieurs dépressions perpendiculaires au canal qui permettent de dégager des vues sur le paysage et notamment le plan d'eau du canal.
- Hydraulique : les chenaux recueillent les eaux pluviales décantées une première fois via les noues du quartier pour les tamponner, améliorer la qualité des eaux par une seconde décantation avant leur rejet dans le canal avec un débit régulé fixé avec Ports de Normandie.

- Bucolique, ludique et pédagogique : par endroits, les chenaux seront accessibles en espaces de promenade avec un parcours ludique et pédagogique destiné à sensibiliser les habitants à la préservation de la biodiversité.

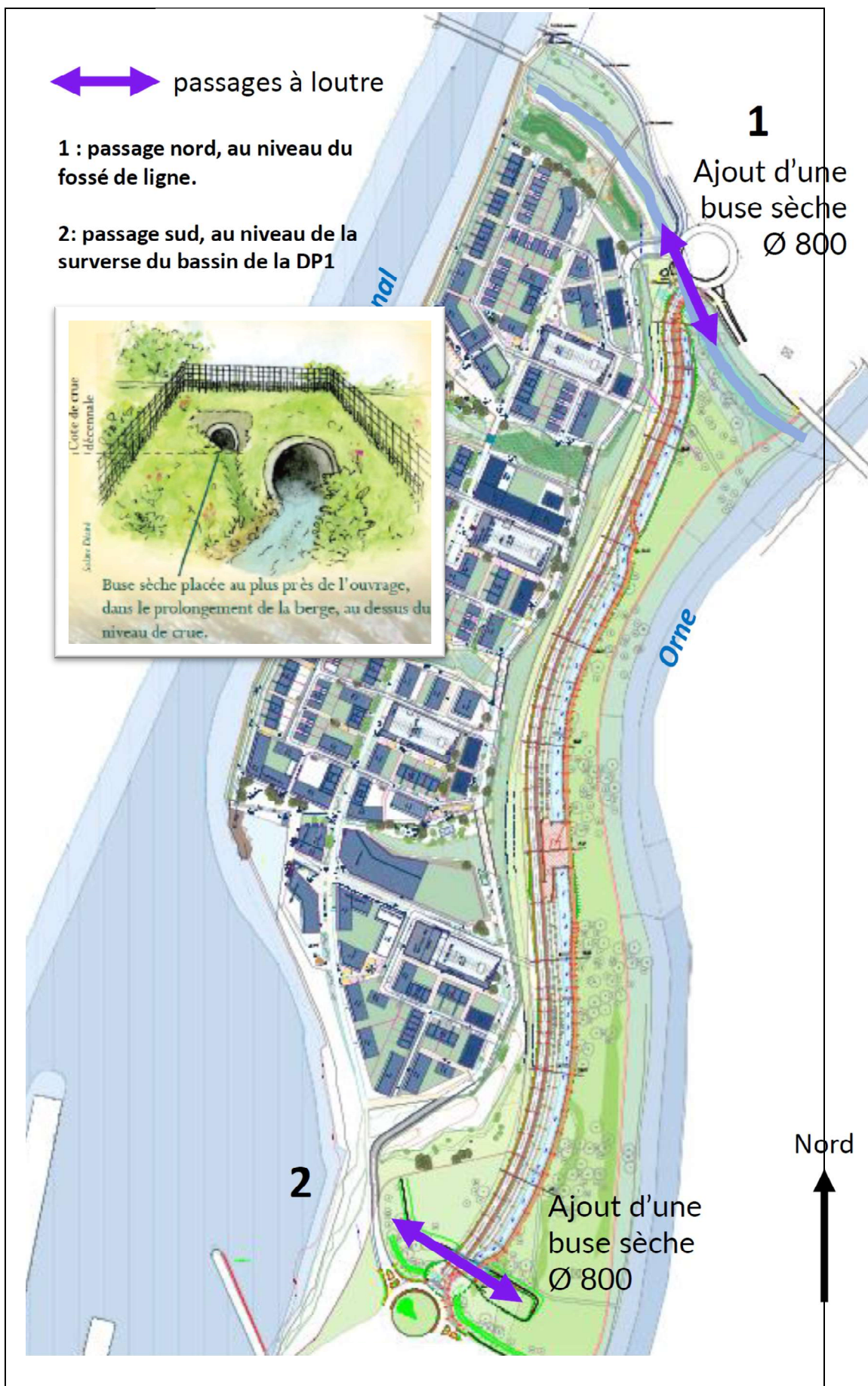
- Ecologique : Les chenaux seront en partie sanctuarisés et non accessibles au public car ils servent également à la compensation des zones humides détruites dans la cadre du projet. Les apports hydrauliques permettent de reconstituer des zones humides favorables à la biodiversité (le projet répond aux exigences en matière d'emprises à reconstituer et les mesures concrètes de reconstitution des fonctionnalités écologiques seront précisées en phase PRO du projet).

Le principe de corridor écologique entre le Canal et l'Orne viendra améliorer la situation actuelle, puisque deux passages pour la faune sous la voirie de la future Desserte Portuaire - Phase 2 sont prévus. L'un se situera à la verticale du busage du fossé de ligne au nord, et l'autre se situera au sud côté Desserte Portuaire – phase 1. Ces passages pour la faune ont été conçus pour permettre le passage de la macrofaune, et notamment des loutres. Leur positionnement et leurs caractéristiques ont fait l'objet d'entretiens préalables avec le Groupe Mammalogique Normand (GMN). La réalisation d'un passage intermédiaire au niveau du chenal entre l'île 2 et 3 a été étudié, mais au vu des forts enjeux techniques à passer sous la desserte portuaire - phase 2 à ce niveau, sa réalisation a été écartée en concertation avec le GMN.

↔ passages à loutre

1 : passage nord, au niveau du fossé de ligne.

2: passage sud, au niveau de la surverse du bassin de la DP1



5.3 Anticipation de la création future d'un transport collectif en site propre

Cette préoccupation est évoquée dans le dossier et notamment :

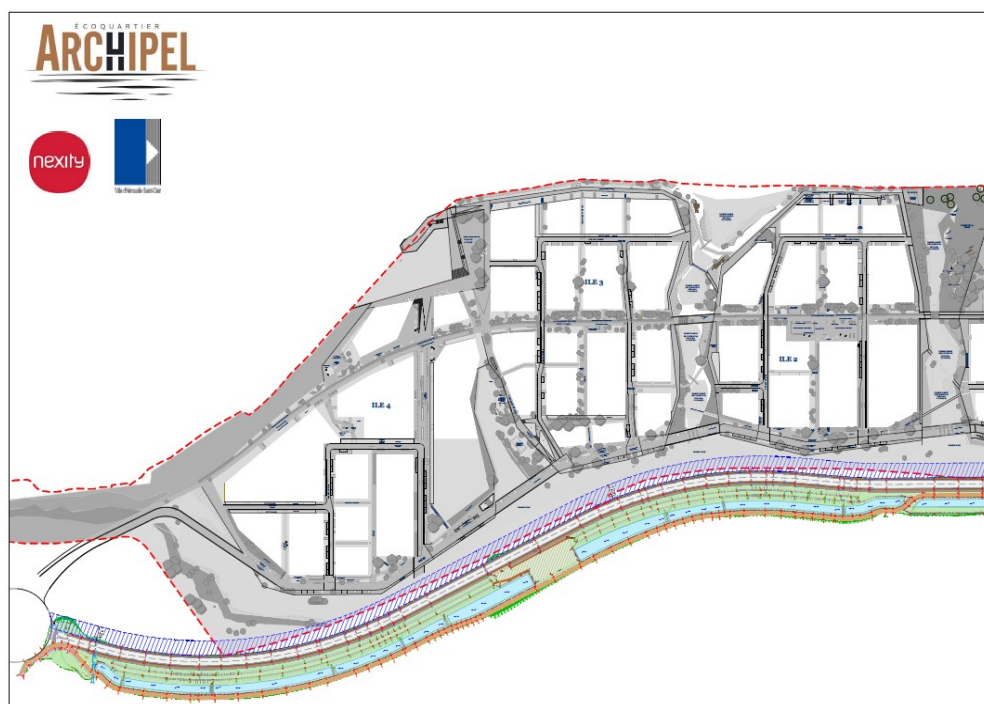
- Dans le bilan de la concertation relative à la DP 2 (rubrique transports en commun) : *"Ils seront mis en place au fur et à mesure du développement de l'Eco quartier ARCHIPEL. Si sa forme n'est pas à ce jour arrêtée, la conception des lieux retenue permet son implantation à différents endroits : sur l'ex RD402, sur la voie de desserte interne ou sur la bande de 12 m (?) longeant la Desserte Portuaire"*.
- Dans le mémoire en réponse à la MRAE p 8 : *"le quartier sera dans un premier temps desservi par une ligne de bus. Mais, afin d'anticiper l'avenir, les emprises pour l'accueil d'un TCSP (Transport Collectif en Site Propre) à moyen/ long terme sont d'ores et déjà prévues dans l'aménagement de la rue principale"*.

Il ne semble pas que l'emprise réservée pour cet aménagement futur apparaisse clairement dans les différents plans de coupe présentés pour les voiries.

Réponse:

Le non-prolongement de la ligne 4 de tramway sur la presqu'île caennaise n'a pas d'incidence sur la Z.A.C. Archipel car son déploiement était envisagé à plus long terme. Néanmoins, la réserve foncière existante entre le quartier Archipel et la desserte portuaire phase 2 pour le passage d'un transport en commun en site propre est maintenue et pourrait, le cas échéant, être utilisée pour accueillir une ligne de bus à haut niveau de service dont l'itinéraire éviterait le périmètre d'incidence de l'ICPE.

Il est vrai que cette réserve foncière prévue le long du futur quartier, entre la desserte viaire locale et la desserte portuaire – phase 2, n'apparaît pas clairement sur les plans présentés. Un plan dédié visible ci-après illustre une largeur théorique de 12 mètres qui sera précisée en phase PRO.



5.4 Végétalisation du site

II J p 62 : "Espaces verts recouverts par : Au moins 30 cm de terres saines rapportées et contrôlées au droit des espaces verts extérieurs (jardins publics)...et 50 à 100 cm de terres saines rapportées et contrôlées au droit des espaces verts extérieurs (jardins privés)".

Où est-il prévu de prélever ces "terres saines" ?

Réponse

L'EcoQuartier Archipel a pour ambition de tendre vers une valorisation maximale des matériaux et une économie circulaire. L'équilibre déblais / remblais est un objectif autant économique qu'écologique. Ainsi, rapporter par centaine de camions de la terre végétale prélevée sur des sites agricoles irait à l'encontre de la logique vertueuse du futur quartier.

Pour disposer de terre végétale « saine » dans cette friche industrialo-portuaire qui est en dépourvue, il est prévu de la créer à partir des matériaux du site. La terre végétale au droit des espaces verts (qu'ils soient privés ou publics) sera donc créée à partir des boues de dragage du canal stockées sur place, qui constituent un bon substrat de base. Ces matériaux sablonneux et limoneux seront fertilisés grâce à l'amendement de composte pour créer de la terre végétale. Des essais sous serres ont été réalisés pour trouver la meilleure « recette » entre les différents matériaux et les types de composte.

Par ailleurs, des analyses réalisées sur ces matériaux permettent de confirmer leur innocuité.

Ces données seront transmises à la DREAL (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement) et à l'ARS (Agence Régionale Sanitaire) dans le cadre du suivi de la requalification du site.

5.5 Modification du PLU d'Hérouville Saint-Clair

1. Modification du PLU d'Hérouville Saint-Clair

- Dans le schéma de la nouvelle OAP, la piste cyclable à réaliser parallèlement à la DP 2 n'est pas représentée.
- Quelles sont les PPA qui ont été consultées pour la mise en compatibilité du PLU ?

Réponse

Dans le schéma de la nouvelle OAP, la piste cyclable à réaliser parallèlement à la DP2 n'est effectivement pas représentée. Il est donc proposé de reprendre le schéma de l'OAP afin d'y faire figurer cet aménagement cyclable. La voie cyclable le long de la DP2 est complémentaire à celle qui sera réalisée au cœur de l'opération, permettant un transit vélo (sans accès au quartier) plus rapide.

Ci-dessous les PPA invitées à la réunion d'examen conjoint et les présents :

- SCOT Caen Normandie Métropole : présent
- CCI
- Chambre d'agriculture : présent
- CMA
- Conseil Départemental : présent
- DDTM : présent

- DRAC UDAP
- DREAL
- Eau du Bassin Caennais
- INAO
- Institution Interdépartementale du Bassin de l'Orne
- Région Normandie
- Section régionale de conchyliculture

5.6 Statut futur de la DP 2

II J p 18 : "*Gestionnaires du site en phase d'exploitation : Caen la mer pour la Z.A.C. et le Département 14 pour la D.P.2*". Cette mention signifie-t-elle que la DP2 a vocation à être intégrée à la voirie départementale ?

Réponse :

La DP2 sera rétrocédée pour faire partie du domaine départementale et devenir RD402. L'exploitation sera assurée par le département

La route départementale 402 actuelle deviendra une promenade pour les modes actifs au sein du quartier Archipel. La desserte portuaire - phase 2 assurera la vocation de desserte qu'occupe la RD 402 actuelle.

La desserte portuaire phase 2, une fois devenue RD402 intégrera le domaine routier départemental au même titre que l'ancienne.

Elle sera à ce titre rétrocédée au département du Calvados.

5.7 Surfaces de plancher

Dans la présentation du projet on indique qu'il s'agira de construire 100 000m² de surface de plancher (90 000 pour les logements+5000 pour les activités en bordure de la DP2+ 5000 pour les commerces et activités de proximité. Et l'on ajoute qu'une emprise de 5000m² (identifiée sur le plan masse) est réservée pour un équipement public non défini à ce stade.

Pourquoi ne pas annoncer une surface de plancher de 105 000m² ?

Réponse :

L'emprise de 5000 m² réservée à un équipement public correspond à une surface au sol et non à une surface de planchers. Il n'y a pas à ce jour de destination précise pour l'équipement public. Il ne peut donc pas y être associé une surface de plancher.

5.8 Calendrier prévisionnel de réalisation

L'examen du dossier montre que les échéanciers de réalisation de la ZAC et de la DP2, présentés dans les documents élaborés en 2022/20223 (livraison phase 1 ZAC en 2026 ou travaux DP 2 en 2023/2024), nécessitent sans doute une actualisation qui tiendrait notamment compte des différentes étapes de procédure qui restent à franchir.

Cette actualisation est-elle en cours ?

Réponse :

Les travaux de la DP2 seront engagés dès l'obtention des arrêtés réglementaires relatifs à l'environnement et à la loi sur l'eau ; le planning actuellement envisagé est un démarrage de travaux à l'automne 2024 pour une durée de 14 mois environ.

Le planning de la Z.A.C. Presqu'île hérouvillaise « Archipel » a été précisé avec les promoteurs et le bailleur social qui ont été désignés pour réaliser les constructions de la phase 1 : « île 1 ».

Dans le cas d'une obtention des autorisations environnementales durant l'été 2024 et une validation de la phase PRO en juillet 2024, le **planning prévisionnel de l'île 1 est le suivant :**

- Approbation du dossier de réalisation en septembre 2024
- Acquisition des terrains et reconstitution d'une ou plusieurs zones humides hors site
- Désignation des entreprises de travaux en septembre/octobre 2024
- Préparation des terrains en septembre/octobre 2024 (gestion des plantes envahissantes, dépollution, poursuite des actions de refertilisation des sols...)
- Conception architecturale au second semestre 2024 et dépôt des premiers PC en 2025.

Planning prévisionnel global de la Z.A.C. :

- ➔ Île 1 = achèvement horizon 2029
- ➔ Île 2 = achèvement horizon 2030
- ➔ Île 3 = achèvement horizon 2033
- ➔ Île 4 = achèvement horizon 2035

5.9 Coût des projets

Sauf erreur, le public n'a pas connaissance à partir du dossier d'enquête du coût des projets. La seule indication concernant la ZAC est donnée au titre des seuils définis par la loi sur l'eau (Travaux d'aménagement d'un montant supérieur à 1 900 000€). Quant à la DP 2, le chiffrage des travaux n'apparaît pas dans les documents de présentation.

Réponse :

Chaque année un compte rendu opérationnel et financier de la Z.A.C. Presqu'île hérouvillaise fait l'objet d'un rapport et d'une délibération en conseil municipal.

Le projet de Z.A.C. est financé et réalisé par un aménageur privé : la SAS Presqu'île Hérouvillaise.

Les frais d'études engagés depuis 2020, 603 000 euros HT, ont été pris en charge par l'Aménageur (études urbaines, environnementales, géotechniques, etc.).

Une subvention publique du Fond Friche d'un montant de 270 000 euros (montant pouvant atteindre jusqu'à 900 000 euros pour l'île 1) a été versée à l'aménageur pour financer une partie des dépenses de gestion des terres sur l'île 1 (dépollution des sols, autres frais de remise en état).

Les modalités techniques et financières d'extension du réseau de chaleur dans le nouveau quartier sont en cours de définition avec Caen la mer.

Le montant des participations aux équipements publics versé par l'Aménageur est d'1,5 million d'euros affecté au renforcement d'un établissement scolaire existant et à la création d'un équipement dans Archipel.

Le bilan d'aménagement de la Z.A.C. inclus la réalisation des espaces verts, des zones de compensation écologiques, des voiries et réseaux divers qui seront remis aux différents concessionnaires.

Voici le bilan synthétique du Compte Rendu Annuel à la Collectivité (CRAC) 2022 approuvé en 2023.

Bilan au 31 décembre 2022

Z.A.C. DE LA PRESQU'ÎLE HÉROUVILLAISE ECOQUARTIER ARCHIPEL BILAN CRAC 2021	Référence	2022		Prévisionnel	
	BILAN CRACL 2021	Réalisé en 2022	Cumul au 31/12/2022	Reste à réaliser	BILAN à terminaison
DEPENSES (K€ HT)					
Foncier (y compris sondages, géomètre...) + gestion de site	1 271	34	76	1 195	1 271
Participation équipements publics	1 500	0	0	1 500	1 500
Travaux dépollution - mise en état des sols	5 535		0	5 535	5 535
Travaux VRD	13 865		0	13 865	13 865
Honoraires BET, Urbaniste, Paysagiste, Maîtres d'oeuvres	2 455	209	603	1 941	2 544
Frais annexes, concertation, communication, activation...	350	46	64	286	350
Rémunération aménageur et commercialisation macrolots	2 523	0	0	2 523	2 523
Frais financiers	1 344	6	12	1 332	1 344
TOTAL DEPENSES (K€ HT)	28 843	295	755	28 177	28 932
RECETTES (K€ HT)					
Cessions foncières - logement libre	15 395			15 395	15 395
Cessions foncières - logements prix maîtrisé	7 695			7 695	7 695
Cessions foncières - logement social	3 945			3 945	3 945
Cessions foncières - commerce, hôtel, bureaux, services	997			997	997
<i>Subvention notifiée (fond friche)</i>	<i>811</i>	<i>270</i>	<i>270</i>	<i>630</i>	<i>900</i>
TOTAL RECETTES HT (K€ HT)	28 843	270	270	28 662	28 932
RESULTAT DE L'OPERATION (K€ HT)	0	-25	-485	485	0

Dépenses :

Actualisation du montant des honoraires prestataires (+89K€)

Recettes :

Versement d'une avance Fond Friche de 270 K€ en 2022 sur un total pouvant atteindre 900 K€ sur présentation des factures.

Résultat de l'opération

Le budget est stable par rapport au CRAC précédent.

Les travaux de Desserte Portuaire Phase 2 (y compris la voie verte cyclable) sont estimés, après les études détaillées à 3,4 millions d'euros Hors Taxe dont essentiellement :

- 2,9 millions d'euros hors taxe pour la partie VRD

- 0,35 millions d'euros Hors taxe pour le mur antibruit au niveau de l'antenne RTE

5.10 Navigation sur le canal

Dispose-t-on d'éléments de prévision concernant l'évolution possible du nombre de bateaux susceptibles de naviguer annuellement sur le canal (paquebots et navires de commerce) ?

Un accroissement du trafic ne risquerait-il pas d'avoir un impact, d'une part sur les nuisances sonores pour le futur îlot 4 et d'autre part sur la fréquence des fermetures du futur pont de Colombelles ?

Concernant le trafic portuaire actuel et projeté au niveau du bassin d'Hérouville :

D'après le courrier de la CCI joint à l'enquête publique, le terminal d'Hérouville qui se trouve à proximité du projet Archipel comptabilisait 17 escales sur 1093 escales pour tout le port de Caen Ouistreham en 2023, soit 1,56% du trafic. En tonnage, toujours en 2023, l'activité du terminal d'Hérouville totalisait 65 000 tonnes sur 2 540 000 tonnes pour tout le port de Caen Ouistreham, soit 2,56%.

Le trafic maritime projeté est stable

5.11 Questions sur la DP 2

- Il est indiqué que les déblais de la voirie seront utilisés pour réaliser le merlon antibruit. Le contenu de l'étude géotechnique ne conduit-elle pas à nuancer quelque peu cette affirmation ?

Réponse :

Les matériaux de remblai constituant actuellement les premières couches de sol en place sont compatibles avec la réalisation d'un merlon. Les éventuels blocs seront mis au cœur du merlon ; ils seront concassés en cas de besoin afin d'avoir une taille adéquate pour assurer la stabilité du merlon. Les autres matériaux seront mis en œuvre par couches afin d'assurer la stabilité des pentes du merlon.

- Les prévisions de trafic, à terme et tenant compte de l'ensemble des fonctionnalités de la voie, font état d'un niveau possible de 33 000 véhicules/j. Compte tenu de l'impact d'un tel trafic en termes de nuisances sonores ne serait-il pas judicieux de prévoir dès la mise en service de la DP 2 une limitation de vitesse à 50 km/h au lieu de 70. La "pénalisation" des usagers serait d'autant plus supportable que la longueur du tronçon concerné n'est que de 900 m.

Il est à noter que le trafic de l'actuelle RD 402 génère déjà un niveau sonore non négligeable.

Réponse :

En préambule, il convient de préciser que le dimensionnement des protections antibruit est basé sur un trafic de 20 000 v/j ; ce trafic est dans la fourchette haute du trafic attendu sur cet axe ; le 1er tronçon de la desserte portuaire a été conçu sur la base d'un trafic de 10 à 15 000 v/j

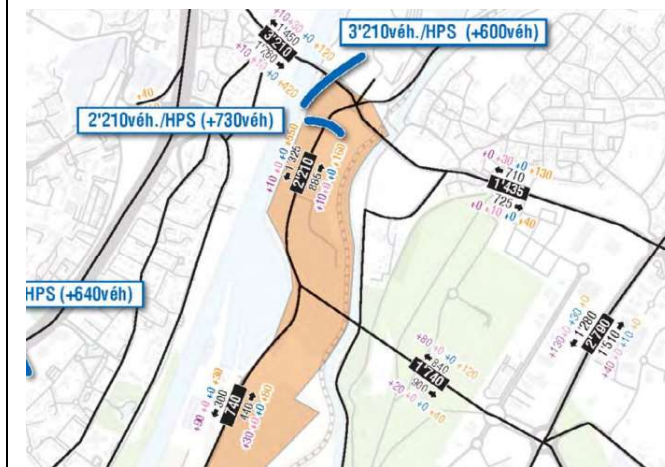
Le trafic proche de 30 000v/l concerne plutôt le pont de Colombelles.

Le département sera le futur gestionnaire de la voie ; celle-ci fait partie du réseau de 1ère catégorie du Département, réseau amené à supporter un fort trafic notamment de poids lourds, et l'infrastructure est donc conçue pour cet usage ; elle se substitue à la RD402 qui sera intégrée à « Archipel » et doit être perçue comme une voie de transit et de contournement d'une zone habitée ; cette conception pacifie la zone d'habitat à venir.

Le profil en travers retenu est celui des routes équipées de BMF (bande multifonctionnelle), hors agglomération. La VMA (Vitesse Maximale Autorisée) habituelle sur ces routes est de 80 km/h, voire 90 km/h. Aucun accès (hormis ceux techniques) n'est prévu. L'environnement ne présente ainsi pas de risque.

Pour le gestionnaire, un doute subsiste sur le respect d'une VMA à 70km/h des usagers ; le comportement de l'utilisateur de la route se rattache à la perception qu'il en a et si des vitesses trop basses sont en place, des comportements inadaptés et potentiellement dangereux pourraient voir le jour. Abaisser la vitesse à 50km/h dans la situation actuelle (pas de zone d'habitat structurée et visible avant plusieurs années) renforcerait encore ce risque ; par exemple : automobilistes pressés qui s'impatientent derrière ceux qui respectent la limitation de vitesse.

Cette vitesse de référence est donc un compromis entre les différents objectifs (trafic) ou demandes des différentes parties prenantes (tel que le bruit) ; l'idée est plutôt d'adapter la vitesse à l'évolution du contexte urbain et à terme de passer à 50km/h lorsque l'urbanisation sera complète.



5.12 Charte éco-quartier

Dans quelles conditions et selon quelles modalités la charte "éco quartier" signée en septembre 2022 par la ville d'Hérouville-Saint-Clair, Caen-la-mer et Nexity sera-t-elle prise en compte dans les négociations à venir entre l'aménageur et les promoteurs ?

Réponse :

La charte nationale EcoQuartier comprend 20 engagements. Ces 20 thèmes ont été priorisés et leur mise en œuvre détaillée et dans une charte de développement durable propre à l'EcoQuartier Archipel. Cette charte a infusé le cahier des charges qui a permis de consulter les promoteurs. Elle a aussi guidé la rédaction des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales essentielles dans l'aménagement du quartier car ces prescriptions fixent des règles et donnent des orientations aux promoteurs et au bailleur social (en complément du PLU).

Le cahier des charges, la fiche de lot vient préciser ces thèmes croisés avec la charte EcoQuartier :

- Contexte et présentation du projet urbain ;
- Prescriptions architecturales (volume, hauteur, toiture, ouvertures, matériaux, locaux...) ;

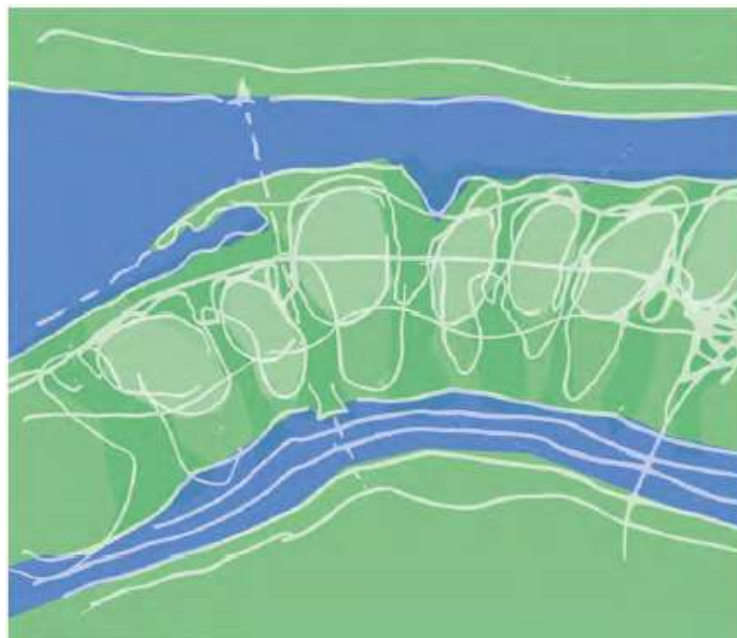
- Prescriptions urbaines (implantations, mitoyenneté...);
- Prescriptions paysagères (insertion topographique, traitement des limites, palette végétale, biodiversité...);
- Prescriptions environnementales (performance énergétique, ENR, matériaux biosourcés, coefficient de pleine terre...);
- Prescriptions techniques, gestion des eaux pluviales, réseaux ...

5.13 Remarques sur le document "objectifs développement durable"

- " Page 18 : la carte fait apparaître les chenaux allant jusqu'à l'Orne alors que cela ne sera pas réalisé dans le cadre du projet ;
- Page 37 la formule "place/plage" pose question car, notamment du fait de l'interdiction de la baignade dans le canal, elle risque d'induire les lecteurs en erreur, la future darse ne correspondant pas à ce que tout un chacun peut imaginer à partir du terme "plage".

Réponse :

Les chenaux ont un rôle écologique, paysager et hydraulique. Les prairies créées dans les chenaux contribuent à la richesse écologique du projet. Les chenaux rappellent la géographie du site présente avant ses premières transformations par l'homme. Le paysage créé par l'équipe d'urbanistes et de paysagistes (Agence LAQ – ALPS LAND'ACT) s'inspire de la nature et de l'ancien paysage du fleuve pour promouvoir des modes de vie capables de cohabiter avec ce dernier. L'ambition n'est pas de reproduire la vie du centre-ville mais de s'adapter aux conditions uniques de ce milieu en bénéficiant d'un cadre paysager fluvial.



La topographie actuelle de la presqu'île, modelée notamment par les sédiments issus du canal et des sols hétérogènes à l'est de la route départementale RD 402, ne permet pas de connecter les chenaux à l'Orne.

Au niveau de l'île 1, qui en est au stade d'études le plus avancé, la DP2 se situe à la cote 10m NGF tandis que le chenal débouche à une cote avoisinant 4m NGF. Il y a donc 6 mètres de dénivelé entre le canal et la DP2. A l'ouest de la DP2 la pente s'incline en direction de l'ancienne voie ferrée qui longe encore l'Orne.

La gestion des eaux de la DP2 est déconnectée de celle du quartier habité afin de traiter les eaux de ruissellements de voirie séparément.

Deux connexions sont créées pour la faune entre Archipel et le secteur de l'Orne : il s'agit de deux passages à loutres qui seront aménagés sous la DP2. La loutre est une espèce parapluie, cela signifie que ces passages bénéficieront à d'autres espèces également. Un cheminement de l'Orne jusqu'au le canal est possible pour les animaux via ces passages mais il n'y aura pas de lien hydraulique entre les chenaux et l'Orne compte tenu de la topographie.

La pratique de la baignade est interdite dans le canal. Les aménagements aux abords de la darse ne constituent pas une plage de baignade mais un espace de détente et de loisirs. Si le terme « plage » est employé c'est dans le sens d'un espace pentu aux abords d'un rivage. Le rivage est composé d'un talus qui se situe à 1m au-dessus de l'eau et n'est pas directement accessible du fait de la végétation dense qui empêchera l'accès à l'eau au niveau de la pente végétalisée. L'onde de batillage lors des passages occasionnels de bateaux (vague jusqu'à 1 mètre) et l'interdiction de baignade dans le canal ont été pris en compte dans les usages projetés et les aménagements.

Un espace public situé plus haut que la calle de la darse en eau est appelé « place ». Il longe les immeubles de logement et la base nautique. La place permet de rejoindre, par l'aménagement d'une pente douce, le chemin de halage du canal de Caen à la mer.

5.14 Suivi des engagements pris

Durant la longue période d'élaboration du projet, les maîtres d'ouvrage de la ZAC et de la DP 2 ont été conduits, pour répondre aux nombreuses observations de l'Autorité environnementale et des services de l'État, à prendre toute une série d'engagements sur divers sujets sensibles tels que la gestion des eaux superficielles, la protection des eaux souterraines, la dépollution du site, la compensation de la réduction des zones humides ou encore la protection de la biodiversité faunistique et floristique, pour s'en tenir à l'essentiel.

Quel type d'organisation les maîtres d'ouvrage se proposent-ils de mettre en place, en phase de travaux comme en phase d'exploitation, pour s'assurer du respect des engagements pris ?

Réponse :

L'arrêté préfectoral d'autorisation environnementale précisera les mesures de suivi et de compensation qui s'imposeront à l'Aménageur de la Z.A.C. Presqu'île hérouvillaise et à Caen la mer pour la desserte portuaire.

Pour le projet Archipel :

Les dispositifs de suivi des mesures compensatoires prévues sont détaillés à la page 101 et suivantes de la demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées.

- Un travail de préparation du site sera initié après obtention des autorisations environnementales (deuxième semestre 2024). Cette préparation vise notamment à gérer les plantes invasives pour qu'elles ne se disséminent pas.

- En phase travaux : L'Aménageur déclinera les mesures qui figureront dans l'arrêté préfectoral d'autorisation environnemental à son échelle et transférera certaines mesures aux promoteurs le cas échéant. Un cahier des prescriptions de chantier responsable (ou Charte chantier vert) sera annexé aux marchés passés par l'Aménageur SAS Presqu'île hérouvillaise avec les entreprises de travaux. Ce document sera également transmis aux promoteurs. Ceci s'intègre également dans la démarche EcoQuartier.

- En phase exploitation :

L'Aménageur missionnera un bureau d'étude environnemental, « un écologue », pour l'accompagner dans la mise en œuvre les mesures prescrites par l'arrêté d'autorisation environnemental.

Pour la desserte portuaire phase 2 : (sous réserve des mesures qui figureront dans

l'arrêté préfectoral d'autorisation environnemental).

- Concernant la faune, la Communauté Urbaine de Caen la mer s'est engagée à réaliser des passages à faune pour les loutres lors des échanges avec l'Autorité Environnementale et les services de l'État.
- Concernant la flore, une attention particulière va être portée au repérage précis des espèces exotiques envahissantes (*Buddleia*) en phase préparation et exécution afin d'éviter les disséminations sur le site et à l'établissement de voies de circulation quand cela est nécessaire et possible.

Enfin, bien que le projet de DP2 ne soit pas concerné par la suppression de zones humides, la grande superficie de bassin pourra permettre à des espèces de s'installer sur le site.

- En phase exploitation, Caen la mer propose de mettre en place un suivi réalisé 1 an après les travaux et 5 ans après ; le suivi serait fait avec 1 à 2 passages par un spécialiste environnemental (écologue). Cela permettra de comparer l'évolution du site par rapport à la « photographie » prise lors du diagnostic faune flore réalisé lors des études.

Remarques sur le contenu du mémoire en réponse :

Le commissaire enquêteur a apprécié la qualité du mémoire en réponse qui répond, de manière précise et argumentée, à l'ensemble de ses propres questions ou demandes de précisions comme à celles émanant du public. Ce document apporte des informations importantes qui sont de nature à favoriser la compréhension des projets et leur acceptabilité. Il fournit également des précisions sur des points du dossier qui nécessitaient une clarification. On notera en particulier :

- ***La modification possible des cotes altimétriques du projet de la ZAC (futurs rez-de-chaussée à + 8m NGF, soit 2 m de plus que dans le projet initial, soit à 2,5m au-dessus des plus hautes eaux possibles à l'horizon 2100) ;***
- ***Le rappel détaillé de l'ensemble des rencontres et échanges de courriers de la ville d'Hérouville-Saint-Clair et de l'aménageur avec l'ensemble des acteurs économiques concernés : Ports de Normandie, CCI, entreprise Agrial, notamment, qui montre que le projet de ZAC a été concerté et que sa compatibilité avec les activités maritime et portuaires ne pose pas de problème de principe ;***
- ***La clarification du rôle des "chenaux" et l'absence de connexion hydraulique entre Orne et Canal, les deux connexions "sèches" dont le plan est fourni visant à permettre la circulation de la faune ;***
- ***La présentation d'une carte des itinéraires cyclables existant et en projet qui montre les connexions possibles entre les mobilités douces du futur quartier et le réseau cyclable de l'agglomération dans différentes directions ;***
- ***La démonstration du fait que la nouvelle situation du projet de ZAC Nouveau Bassin, ne remet en cause le principe de gestion mutualisée des terres dans le cadre du PIM même si les données quantitatives sont appelées à changer et que la gestion des déblais et remblais pourrait être envisagée de manière autonome sur la presqu'île notamment en raison des modifications altimétriques évoquées ci-dessus ;***
- ***la confirmation que les engagements souscrits dans le cadre de la charte éco-quartier sont intégrés aux cahiers des charges des promoteurs ;***
- ***L'intégration aux dossiers définitifs des projets de données qui n'apparaissaient pas dans le dossier comme la figuration de l'emprise réservée à une futur voie de TCSP ou celle de la piste cyclable parallèle à la DP 2 dans les OAP du PLU modifié.***

6 Clôture du rapport

Le commissaire enquêteur clôt, ce jour, le présent rapport. Ses conclusions et son avis motivé sont présentés dans un document séparé, associé à ce rapport.

Jean-François Gratieux



Fait à Caen, le 11 mai 2024

7 Pièces jointes au rapport

N°	Description de la pièce
1	Désignation du commissaire enquêteur
2	Arrêté d'organisation de l'enquête publique
3	Publicité complémentaire
4	Procès-verbal de synthèse
5	Mémoire en réponse

NB : Autres pièces jointes au rapport original et remises par le commissaire enquêteur à la DDTM, autorité organisatrice : dossier d'enquête du siège et 2 registres.

FD

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DECISION DU PJ N°1

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE CAEN

18/01/2024

N° E24000001 /14

la présidente du tribunal administratif

Vu enregistrée le 16/01/2024, la lettre par laquelle M. le préfet du Calvados demande la désignation d'un commissaire enquêteur en vue de procéder à une enquête publique unique concernant le projet de réalisation de la zone d'aménagement concerté "Archipel" et la réalisation de la phase II de la desserte portuaire ainsi que la déclaration de ces deux projets emportant mise en compatibilité du PLU de la commune d'Hérouville Saint Clair ;

Vu le code de l'environnement, notamment l'article L. 126-1, L. 123-6, L. 123-1 et suivants et R. 123-5 et suivants ;

Vu le code de l'urbanisme, notamment les articles L. 153-54 et suivants et L. 300-6 ;

Vu les listes départementales d'aptitude aux fonctions de commissaire enquêteur établies au titre de l'année 2024 ;

DECIDE

ARTICLE 1 : M. Jean-François GRATIEUX est désigné en qualité de commissaire enquêteur pour l'enquête publique mentionnée ci-dessus.

ARTICLE 2 : Madame Aude BOUET-MANUELLE est désignée en qualité de commissaire enquêteur suppléant pour l'enquête publique mentionnée ci-dessus.

ARTICLE 3 : Pour les besoins de l'enquête publique, le commissaire enquêteur est autorisé à utiliser son véhicule, sous réserve de satisfaire aux conditions prévues en matière d'assurance, par la législation en vigueur.

ARTICLE 4 : La présente décision sera notifiée à M. le M. le préfet du Calvados, à M. Jean-François GRATIEUX et à Madame Aude BOUET-MANUELLE.

Fait à Caen, le 18/01/2024.

la présidente,

SIGNÉ

Hélène ROULAND-BOYER



Pour copie certifiée conforme à l'original,
Le greffier

Catherine BENIS



PRÉFET DU CALVADOS

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction départementale
des territoires et de la mer

PJ N°2

Direction/Mission Juridique

ARRÊTÉ DÉFINISSANT LES MODALITÉS D'UNE ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE PRÉALABLE A LA DEMANDE D'AUTORISATIONS ENVIRONNEMENTALES CONCERNANT LA ZONE D'AMÉNAGEMENT CONCERTÉ (ZAC) PRESQU'ÎLE HÉROUVILLAISE - ARCHIPEL ET LA DESSERTE PORTUAIRE PHASE 2 (DP2) SUR LA COMMUNE D'HÉROUVILLE-SAINT-CLAIR (14 327) AINSI QUE LA DÉCLARATION DE PROJET EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLAN LOCAL D'URBANISME (PLU) DE LA COMMUNE PORTÉE PAR LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE CAEN LA MER

LE PRÉFET,

VU le Code de l'environnement, et en particulier les parties législatives et réglementaires mentionnées au titre II et VIII du livre Ier (Information et participation des citoyens, autorisation environnementale) et au titre Ier du livre II (Eau et milieux aquatiques et marins) ;

VU le Code de l'environnement l'article L.411-1 et suivants concernant la conservation de sites d'intérêt géologique, d'habitats naturels, d'espèces animales ou végétales et de leurs habitats en vue de la demande de dérogation aux interdictions ;

VU le Code de l'environnement, et en particulier les articles L.120-1, L.121-15 à L.121-21 concernant le droit d'initiative et la concertation préalable ;

VU de Code de l'urbanisme, et notamment ses articles L. 311-1 à L. 311.8 et R.311-6 et suivants concernant la réalisation d'une zone d'aménagement concerté (ZAC) ;

VU de Code de l'urbanisme, et notamment ses articles L.300-6, L. 103-2, L.153-54 à L.153-59 concernant les travaux d'aménagement et la mise en compatibilité du PLU par la déclaration de projet ;

VU le Code des relations du public avec l'administration et notamment ses articles L.131-1 et suivants relatifs à l'association du public aux décisions prises par l'administration ainsi que l'article L.221-2, relatif aux règles d'entrée en vigueur et des modalités d'application dans le temps des actes administratifs ;

VU le Code général de la propriété des personnes publiques ;

VU le Code général des collectivités territoriales ;

VU le Code de la Voirie routière ;

VU le décret n°2004-374 du 29 avril 2004 modifié, relatif aux pouvoirs des préfets à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et les départements ;

VU le Plan Local d'Urbanisme communal (PLU) en vigueur sur la commune d'HÉROUVILLE-SAINT-CLAIR ;

VU l'arrêté du Premier ministre et du ministre de l'Intérieur du 04 mars 2022 portant nomination de M. Thierry CHATELAIN, ingénieur en chef des ponts, des eaux et des forêts, en tant que directeur départemental des territoires et de la mer du Calvados à compter du 1er avril 2022 ;

VU l'arrêté préfectoral du 21 août 2023 portant délégation de signature à M. Thierry CHATELAIN, directeur départemental des territoires et de la mer du Calvados ;

VU l'arrêté préfectoral du 23 janvier 2024 portant subdélégation de signature à M. Jean-Marie CHABANE, directeur départemental adjoint des territoires et de la mer du Calvados, et à Mme Florence RICHARD, directrice départementale adjointe des territoires et de la mer, déléguée à la mer et au littoral du Calvados ;

VU l'arrêté du 9 septembre 2021 relatif à l'affichage des avis d'enquête publique, de participation du public par voie électronique et de concertation préalable ainsi que des déclarations d'intention prévus par le Code de l'environnement ;

VU la délibération du conseil communautaire de la communauté urbaine de Caen la mer en date du 27 janvier 2022 approuvant le bilan de la concertation sur la mise en compatibilité du PLU de la commune et qui autorise son président à poursuivre la procédure ;

VU la demande présentée par la « SAS Presqu'île Hérouvillaise » et la Communauté Urbaine Caen la Mer, déposée au guichet unique le 25 octobre 2022 et enregistrée sous le numéro **0100007937**, maîtres d'ouvrage représentés par Monsieur Hugo LAINE, responsable montages Foncier Conseil chez Nexity, demeurant sis 2 rue Albert Schweitzer – 14 280 SAINT-CONTEST – FRANCE ;

VU la décision du 24 janvier 2024 par laquelle la présidente du Tribunal administratif de Caen a désigné M. Jean-François GRATIEUX, administrateur civil à la retraite, en qualité de commissaire enquêteur et Mme Aude BOUET-MANUELLE, en qualité de commissaire enquêteur suppléant ;

VU le dossier de demande transmis par la communauté urbaine Caen la mer en date du 5 février 2024 pour être soumis à l'enquête publique ;

CONSIDÉRANT que le dossier à mettre à la disposition du public comporte l'ensemble des pièces exigées aux articles R.123-8 et R.181-13 du Code de l'environnement ;

CONSIDÉRANT que, d'une part les projets « Zone d'Aménagement Concerté Presqu'île Hérouvillaise – Archipel » et la « Desserte portuaire phase II (DP2) » ont fait l'objet d'une étude d'impact unique et nécessitent une enquête au titre des articles L.181-1 et suivants du Code de l'environnement avant l'édition d'une autorisation environnementale et, d'autre part que la réalisation de ces deux projets nécessite que le PLU de la commune soit mis en compatibilité dans le cadre de la déclaration de projet au titre du Code de l'urbanisme, le dossier global de ces aménagements doit être soumis à une enquête publique unique aux termes de l'article L. 123-6 et conformément L.123-1 et suivants du Code de l'environnement ;

CONSIDÉRANT qu'en application de l'article L.153-54 du Code de l'urbanisme, l'enquête publique d'une déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU porte à la fois sur l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;

le dossier de mise en compatibilité du PLU d'HÉROUVILLE-SAINT-CLAIR soumis à cette enquête unique est composé d'une part, d'une présentation du projet concerné ainsi que de la démonstration de son caractère d'intérêt général, et, d'autre part, d'un rapport de présentation concernant la mise en compatibilité du PLU ;

CONSIDÉRANT que le devis proposé par la société « PRÉAMBULES » sise 4, avenue Carnot – 25 200 Montbéliard a été accepté par le représentant des maîtres d'ouvrage en date du 9 février 2024, pour la mise à disposition du public par voie électronique du dossier de projet, d'un registre dématérialisé et adresse mail dédiée ;

SUR PROPOSITION de la secrétaire générale ;

ARRÊTÉ :

ARTICLE 1^{er} : Cette décision annule et remplace l'arrêté du 19 février 2024.

ARTICLE 2 : Objet et période de l'enquête publique

Il est procédé à une enquête publique unique concernant :

- La procédure d'autorisation environnementale de la Zone d'Aménagement Concerté Presqu'île Hérouvillaise – Archipel,
- La procédure d'autorisation environnementale de la desserte portuaire phase 2 (DP2),
- L'intérêt général de la déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLU d'HÉROUVILLE SAINT-CLAIR.

Les caractéristiques initiales du projet d'aménagement ont été modifiées par l'intégration de la desserte portuaire et par l'apport de précisions diverses. Le projet prévoit désormais, sur une superficie de 22 hectares, la création d'une surface de plancher (SDP) totale d'environ 100 000 m² composée de :

- 1 300 logements sur environ 90 000 m² de SDP (70 % de logements collectifs en R+4, 20 % de « maisons en bandes » ou de « logements superposés », et 10 % d'« émergences en R+9 »), dont une résidence de seniors d'une centaine de logements ;
- des commerces de proximité, des services, des restaurants, un hôtel, des locaux associatifs ou de loisirs sur environ 5 000 m² de SDP ;
- des activités tertiaires sur environ 5 000 m² de SDP ;
- un équipement de 5 100 m² de SDP.

L'organisation du futur quartier s'articulera autour de quatre îlots. Cette configuration sera structurée par des « chenaux » reliant l'Orne au canal permettant des liens paysagers entre les deux entités.

Le nouveau quartier sera relié au centre-ville d'HÉROUVILLE-SAINT-CLAIR par une desserte portuaire phase II (DP2) qui assurera la jonction entre le nouveau giratoire situé à proximité du bassin d'HÉROUVILLE-SAINT-CLAIR et le giratoire des routes départementales (RD) 420 / RD 226, proche du pont de COLOMBELLES. Cette voie a pour objectif de réduire le trafic de l'avenue Jean-Jaurès à COLOMBELLES et de conforter un itinéraire de transit entre l'autoroute A 13 et OUISTREHAM.

Le projet ZAC Presqu'île hérouvillaise (écoquartier ARCHIPEL) et celui de la desserte portuaire phase II ainsi que la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune d'HÉROUVILLE-SAINT-CLAIR (14 327) dans le cadre d'une déclaration de projet ont fait l'objet d'une évaluation environnementale (étude d'impacts) unique et de son actualisation. Un avis délégué de la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Normandie n° 2023-4937 a

été rendu en date du 31 août 2023. Le mémoire en réponse à cet avis de la MRAe accompagne le dossier de projets à soumettre à l'enquête publique.

**Cette enquête se déroulera
du lundi 18 mars 2024 à 9h00 au vendredi 19 avril 2024 à 17h00.**

Monsieur Joël BRUNEAU, président de la communauté urbaine (CU) CAEN LA MER – N° SIRET : 20 006 559 700 011 – sis 16 Rue Rosa Parks – 14 000 CAEN, maître d'ouvrage de l'ensemble des travaux, aménagements et mesures d'évitement, réduction et compensation associées relatifs au projet « Desserte portuaire phase 2 » est désigné comme responsable du projet.

Monsieur Jean-Luc PORCÉDO, président de la « SAS Presqu'île Hérouvillaise » – N° SIRET : 83 748 727 100 012 – sis 19 rue de Vienne – TSA 50 029 – 75 801 PARIS cedex 8, maître d'ouvrage de l'opération d'ensemble, porteur du projet et de l'ensemble des mesures de compensation relative à la « ZAC Presqu'île Hérouvillaise » est désigné comme responsable du projet.

La personne-ressource en charge du dossier, M. Hugo LAINÉ, est le représentant des deux maîtres d'ouvrage sus-désignés, demeurant au 2 rue Albert Schweitzer 14 280 SAINT-CONTEST - FRANCE – Courriel : HLAINE@nexity.fr – Tél.: +33 2 31 53 68 39 / +33 7 64 44 78 11.

ARTICLE 3 : Composition du dossier et modalités de la consultation

Conformément à l'article R.123-8 al. 3° Code de l'environnement, le présent dossier comporte l'ensemble des pièces de l'enquête publique unique préalable à la réalisation des aménagements de la ZAC Archipel (sous maîtrise d'ouvrage SAS PRESQU'ÎLE HÉROUVILLAISE) et de la Desserte portuaire phase 2 (sous maîtrise d'ouvrage CAEN LA MER), tous deux situés sur la presqu'île Hérouvillaise. Ces deux projets valent mise en compatibilité du PLU d'HÉROUVILLE-SAINT-CLAIR après enquête publique.

En conséquence, le dossier est organisé en quatre sous-dossiers de la manière suivante :

- DOSSIER I – PIÈCES COMMUNES,
- DOSSIER II – AUTORISATIONS ENVIRONNEMENTALES,
- DOSSIER III – MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU,
- DOSSIER IV – CONCERTATIONS ET AVIS OBLIGATOIRES.

Le dossier ci-dessus est accompagné des registres physiques d'enquête à feuillets non mobiles, cotés et paraphés par le commissaire enquêteur, ainsi que d'une copie de cette décision.

Le dossier d'enquête complet en version papier sera déposé et pourra être consulté à compter de la date d'ouverture de l'enquête publique, aux lieux, jours et heures habituels d'ouverture ci-après :

Lieux	Jours et heures d'ouverture
Hôtel de Ville HÉROUVILLE-SAINT-CLAIR 11 Place François Mitterrand 14 200 HÉROUVILLE-SAINT-CLAIR Téléphone : 02 31 45 33 11 Adresse Web : http://www.herouville.net/ Courriel : mairie@herouville.net	Du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 13h00 à 17h30 Le samedi de 9h00 à 11h45
Hôtel de la Communauté Urbaine Caen la mer, 16 rue Rosa Parks, CS 52 700, 14 027 CAEN CEDEX 9 Tél. : 02 31 39 40 00 https://caen.fr/contact https://caenlamer.fr/accessibilite-des-personnes-sourdes-ou-malentendantes	Du lundi au jeudi de 8h30 à 17h30. Vendredi de 8h30 à 16h30

La commune d'HÉROUVILLE-SAINT-CLAIR est le siège de cette enquête publique unique. La version numérique du dossier soumis à cette enquête publique unique pourra être consultée sous les adresses et liens ci-dessous :

- Sur le site de l'État dans le département à l'adresse suivante : <http://www.calvados.gouv.fr/> en suivant la rubrique ci-dessous :

[Accueil > Publications > Avis et consultation du public > Avis enquête publique > Les avis d'enquêtes publiques en cours.](#)

Pendant la durée de l'enquête publique, un site Internet comportant un registre dématérialisé sécurisé auquel le public peut transmettre ses contributions et propositions directement est ouvert à l'adresse internet suivante : <https://www.registre-dematerialise.fr/5209>

Les contributions pourront également être transmises via l'adresse mail suivante : enquete-publique-5209@registre-dematerialise.fr

Les contributions transmises par courriel seront publiées dans les meilleurs délais sur le registre dématérialisé <https://www.registre-dematerialise.fr/5209> et donc visibles par tous.

ARTICLE 4 : Désignation et permanences du commissaire enquêteur

M. Jean-François GRATIEUX, administrateur civil à la retraite, désigné en qualité de commissaire enquêteur par la présidente du tribunal administratif de CAEN, diligentera l'enquête publique unique préalable à l'autorisation environnementale des projets, la déclaration de projet emportant la mise en compatibilité du PLU de la commune en cette qualité.

Le commissaire enquêteur se tiendra à la disposition du public, pour recevoir ses observations écrites ou orales, aux lieux définis à l'article 3 de cette décision, aux jours et heures ci-dessous :

Lieux	Jours et heures de permanences
Hôtel de Ville HÉROUVILLE-SAINT-CLAIR (siège de l'enquête)	– Le lundi 18 mars 2024 de 9h00 à 12h00 (ouverture de l'enquête), – Le jeudi 4 avril 2024 de 9h00 à 12h00, – Le vendredi 19 avril de 14h00 à 17h00 (clôture de l'enquête).
Hôtel de la Communauté Urbaine Caen la mer	– Le mardi 26 mars 2024 de 13h00 à 16h00

ARTICLE 5 : Publicité de l'avis d'enquête

Un avis d'enquête publique fera l'objet d'une publication par voie de presse dans deux journaux diffusés dans le département : « Ouest France Calvados » et « Liberté de Normandie » 15 jours avant l'ouverture de la participation du public et rappelé dans les 8 premiers jours suivant le démarrage de cette enquête publique.

Dans ces mêmes conditions de délai et de durée, le responsable du projet procédera, sauf impossibilité matérielle justifiée, à l'affichage du même avis sur les lieux prévus pour la réalisation du projet. Ces affiches mesureront au moins 42 x 59,4 cm (format A 2). Elles comporteront le titre « avis d'enquête publique » en caractères gras majuscules d'au moins 2 cm de hauteur et les informations du présent arrêté en caractères noirs sur fond jaune.

Dans le même délai, une publication du même avis se fera par voie d'affichage au siège de la DDTM du Calvados, au siège de la mairie d'HÉROUVILLE-SAINT-CLAIR, ainsi qu'à l'Hôtel de la Communauté Urbaine Caen la mer rappelée à l'article 2 de cette décision.

Le représentant des maîtres d'ouvrage, procédera dans les mêmes conditions de délai et de durée, et sauf impossibilité matérielle justifiée, à l'affichage du même avis sur le périmètre de la réalisation des projets de sorte qu'ils soient visibles de la voie publique.

Chacune de ces formalités de publicité mentionnera que le dossier peut être consulté aux sièges des collectivités impactées par ce projet et sur le site des services de l'État dans le département, ainsi que sur le site de la société « PRÉAMBULES » rappelés à l'article 3.

Un certificat justifiant de l'accomplissement de cette formalité sera adressé, par le maire d'HÉROUVILLE-SAINT-CLAIR, le président de la Communauté urbaine de Caen la mer à la Direction départementale des territoires et de la mer du Calvados (DDTM) – service Mission Juridique (MJ) – sise 10, boulevard Général Vanier – CS 75 224 – 14 035 CAEN cedex 4.

Le présent arrêté sera publié suivant les modalités définies à l'article 3 de cette décision sur le site de « PRÉAMBULES », ainsi que sur le site de l'État dans le département l'adresse suivante : <http://www.calvados.gouv.fr/>, sous la rubrique ci-dessous :

[Accueil > Publications > Avis et consultation du public > Avis enquête publique > Les avis d'enquêtes publiques en cours.](#)

Le représentant des maîtres d'ouvrage responsable des projets, assumera l'ensemble des frais de publicité de cette procédure d'enquête publique. Les factures et courriels afférents à ce dossier devront être transmis à M. Hugo LAINÉ, Responsable montages Foncier Conseil, demeurant – 2 rue Albert Schweitzer 14 280 SAINT-CONTEST – FRANCE.

ARTICLE 6 : Recueil des observations du public

Le public pourra déposer ses observations et propositions durant le délai de la consultation rappelé à l'article 1er de la présente décision :

- Sur les registres physiques d'enquête publique à feuilles non mobiles, cotés et paraphés par le commissaire enquêteur, déposés dans les collectivités impactées par ces projets et rappelées à l'article 3 de cette décision.
- Sur le site « PRÉAMBULES » des registres dématérialisés rappelé plus haut.
- Par lettre à l'attention du commissaire enquêteur au siège de cette enquête, la mairie d'HÉROUVILLE-SAINT-CLAIR, à l'adresse sus-indiquée à l'article 3 de cette décision.

Ces observations par courrier ou par messagerie doivent lui parvenir au plus tard **le vendredi 19 avril 2024 à 17h00**, la date du mail ou le cachet de la poste faisant foi. Elles seront visées et annexées aux registres d'enquête par le maire de la commune et le président de la Communauté urbaine intéressée par ces projets.

ARTICLE 7 : Avis des Conseils municipal et Communautaire

Le conseil municipal d'HÉROUVILLE-SAINT-CLAIR et le Conseil communautaire de la Communauté Urbaine de Caen la Mer sont appelés à donner leur avis sur la demande d'autorisation (évaluation environnementale unique des projets et mesures éviter, réduire, compenser (ERC) des effets négatifs des aménagements projetés sur l'environnement), au plus tard dans les quinze (15) jours suivants la clôture de cette enquête publique, soit **le lundi 06 mai 2024**.

Un exemplaire des délibérations des conseils des collectivités intéressées est adressé par les soins du maire et du président de la Communauté Urbaine de Caen la Mer à la Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Calvados (service Mission Juridique) sise 10, Boulevard du Général Vanier, CS 75 224, 14 052 CAEN CEDEX 4.

ARTICLE 8 : Suivi de l'enquête publique

À l'expiration du délai d'enquête prévu à l'article 2, la maire d'HÉROUVILLE-SAINT-CLAIR ainsi que le président de la Communauté urbaine, transmettront sans délai au commissaire enquêteur le dossier d'enquête, les registres physiques accompagnés le cas échéant des documents annexés par le public à l'adresse du siège de cette enquête. Les registres papier seront clos et signés par le commissaire enquêteur.

Le registre dématérialisé sera clos par le commissaire enquêteur le 19 avril 2024 à 17h00.

Dans la huitaine suivant la réception des registres physiques et les copies de courriel, le commissaire enquêteur rencontrera les responsables des projets ou leur représentant et lui communiquera les observations écrites ou orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Les responsables des projets ou leur représentant disposeront d'un délai de quinze (15) jours pour produire leurs observations éventuelles en réponse aux observations du public.

ARTICLE 9 : Rapport du commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur établira un rapport unique relatant le déroulement de l'enquête publique unique et examinera les observations recueillies dans un délai d'un mois suivant la clôture de celle-ci.

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

Le commissaire enquêteur consignera, dans un document séparé, ses conclusions et avis motivés, en précisant s'ils sont favorables, favorables avec réserves ou défavorables à l'autorisation environnementale et à la mise en compatibilité du PLU de la commune dans le cadre d'une déclaration de projet.

Il transmettra à la Direction départementale des territoires et de la mer du Calvados, dans le délai de quinze (15) jours à compter de la réception des observations du responsable du projet, ou à l'expiration du délai de quinze jours imparti à ces derniers pour faire leurs observations, les exemplaires du dossier d'enquête déposés dans les collectivités impactées par cette opération. Cette transmission sera accompagnée des registres physiques, des pièces annexées, ainsi que de son rapport, ses conclusions motivées et de ses avis.

Un exemplaire électronique du rapport, conclusions et avis du commissaire enquêteur au format (.PDF) sera remis à la DDTM 14 – Service Mission Juridique (MJ) à cette occasion.

Le commissaire enquêteur transmettra simultanément une copie du rapport, ses conclusions et avis motivés à Mme la présidente du tribunal administratif de CAEN.

ARTICLE 10 : Communication du rapport du commissaire enquêteur

Dès réception à la DDTM du Calvados, une copie du rapport, des conclusions et avis du commissaire enquêteur sont adressés à la mairie d'HÉROUVILLE-SAINT-CLAIR ainsi qu'au siège de la présidence de la Communauté urbaine pour y être, sans délai, tenus à la disposition du public, sur sa demande, pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

Si l'autorité compétente pour l'organisation et l'ouverture de cette enquête publique unique constate une insuffisance ou un défaut de motivation des conclusions et avis du commissaire enquêteur, susceptible de constituer une irrégularité dans la procédure administrative, elle adressera dans un délai de quinze (15) jours une lettre d'observation à la Présidente du tribunal administratif de CAEN pour demander au commissaire enquêteur de compléter ses conclusions. Le commissaire enquêteur disposera d'un délai de 15 jours, à compter de la saisine de la Présidente du tribunal administratif, pour remettre le complément de ses conclusions à l'autorité compétente pour l'organisation et l'ouverture de cette enquête publique unique.

La Direction départementale des territoires et de la mer publiera le rapport, les conclusions et avis du commissaire enquêteur sur le portail internet des services de l'État dans le Calvados et les tiendra à la disposition du public pendant un an.

Le rapport d'enquête, les conclusions et avis du commissaire enquêteur seront également publiés sur le site de la société « PRÉAMBULES », pendant un an à compter de leur transmission sous le lien suivant : <https://www.registre-dematerialise.fr/5209>

La direction départementale des territoires et de la mer transmettra le rapport, les conclusions et avis du commissaire enquêteur aux responsables des projets ou à leur représentant.

ARTICLE 11 : Déclaration de projet

Au terme de l'enquête publique, le préfet transmettra au président de la Communauté urbaine de Caen la mer, le rapport, avis et les conclusions du commissaire enquêteur, le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint accompagné du dossier de mise en compatibilité pour qu'elle se prononce sur le caractère d'intérêt général des aménagements de la Presqu'île hérouvillaise et la mise en compatibilité du PLU de la commune d'HÉROUVILLE-SAINT-CLAIR sous un délai de deux mois. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois.

À défaut, la proposition de mise en compatibilité est approuvée par arrêté préfectoral et devient exécutoire dès l'exécution de l'ensemble des formalités de publication et d'affichage.

ARTICLE 12 : Décision à prendre

Le Préfet du Calvados est l'autorité compétente pour prendre la décision concernant l'autorisation environnementale au titre des articles L.181-1 et suivants du Code de l'environnement au profit des maîtres d'ouvrage.

Le président de la Communauté urbaine de Caen la mer est compétent pour la déclaration de projet nécessaire à la réalisation de l'opération d'aménagement projetée emportant la mise en compatibilité du PLU de la commune.

ARTICLE 13 : Mesures exécutoires

La Secrétaire générale, M. le maire d'HÉROUVILLE-SAINT-CLAIR, M. le Président de la Communauté urbaine de Caen la mer, le directeur départemental des territoires et de la mer et M. le commissaire enquêteur sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera transmis aux intéressés et publié au recueil des actes administratifs de la préfecture du Calvados.

Caen le, **26 FEV. 2024**

Pour le Préfet et par délégation,

Le directeur adjoint,

Jean-Marie CHABANE

Copie adressée à :

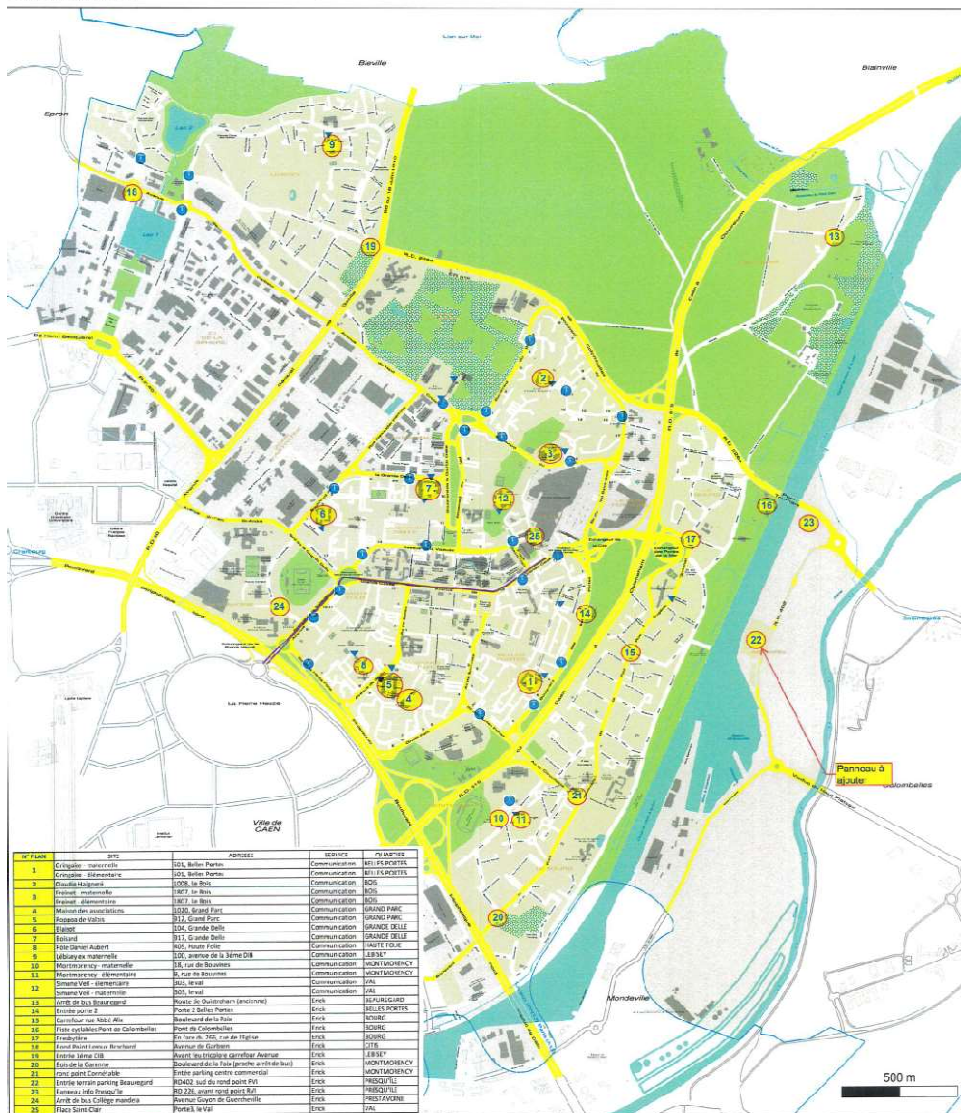
- Monsieur le Maire d'HÉROUVILLE-SAINT-CLAIR,
- Monsieur le Président de la Communauté urbaine de Caen la mer,
- Monsieur le Commissaire enquêteur.



VILLE D'HEROUVILLE SAINT-CLAIR

Proposition de localisation des affiches d'information relatives à l'enquête publique concernant le projet Presqu'île Hérouvillaise

DST/Voirie-SIG, le 20/02/2024



Panneau électroniques d'information et publication sur réseaux sociaux Hérouville-Saint-Clair et CLM




Hérouville Saint-Clair (officiel)
Publié par Mathilde Arnaudin · 7 mars, 12:30 ·

[#Enquête] L'enquête publique "demande d'autorisations environnementales concernant la zone d'aménagement concerté (ZAC) Presqu'île herouvillaise - Archipel et la desserte portuaire phase 2 et déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU" sera lancée, lundi 18 mars.

📍 Du 18 mars au 19 avril 2024, une concertation publique est ouverte afin de permettre à tous les usagers de s'informer sur ce projet et de donner leur avis.

👉 COMMENT DONNER SON AVIS ?

- 📄 Via le formulaire en ligne : <https://www.registre-dematerialisee.fr/5209/>
- 📍 A l'accueil de la mairie d'Hérouville, sur le registre mis à disposition.
- 🕒 Lors de permanences à l'hôtel de ville : 18 mars, 4 avril 9h/12h et 19 avril de 14h/17h ou à l'hôtel de Caen la mer le 26 mars de 13h à 16h



Voir les statistiques et les publicités Booster la publication

👍 12 9 partages

👍 J'aime 💬 Commenter ➦ Partager

Écrivez un commentaire...

Ville Hérouville Saint-Clair @hsc14200 · Maintenant

En réponse à @hsc14200

COMMENT DONNER SON AVIS ?

- 📄 Via le formulaire en ligne : [registre-dematerialisee.fr/5209/](https://www.registre-dematerialisee.fr/5209/)
- 📍 Sur le registre à l'accueil de la mairie d'Hérouville
- 🕒 Lors de permanences à l'hôtel de ville : 18 mars, 4 avril 9h/12h et 19 avril 14h/17h ou à l'hôtel de Caen la mer 26 mars de 13h à 16h

👍 1 🔄 ❤️ 📄 3 ➦

Ville Hérouville Saint-Clair @hsc14200 · 10 min Sponsoriser

L' #enquêtepublique " demande d'autorisations environnementales concernant la zone d'aménagement concerté (ZAC) Presqu'île herouvillaise - #Archipel et la desserte portuaire phase 2 et déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU" sera lancée, lundi 18 mars.



👍 1 🔄 ❤️ 📄 3 ➦

Caen la mer @Caenlamer

Enquête publique à @hsc14200 :
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

10:20 AM · 6 mars 2024 · 680 vues

👤 Voir les engagements avec le post

🗨️ 1 🔄 ❤️ 📄 ➦

📄 Postez votre réponse Répondre

Caen la mer @Caenlamer · Maintenant

L'enquête publique se déroulera du lundi 18 mars 2024 9h00, au vendredi 19 avril 2024, 17h00.
Retrouvez l'intégralité des informations : [caenlamer.fr/concertations/...](https://caenlamer.fr/concertations/)

👍 🔄 ❤️ 📄 ➦

PJ N°4

Enquête publique unique au titre de :

- **La procédure d'autorisation environnementale de la ZAC Presqu'île Hérouvillaise-Archipel ;**
- **La procédure d'autorisation environnementale de la desserte portuaire phase 2 (DP2) ;**
- **La déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLU d'Hérouville-Saint-Clair.**

Enquête publique du 18 mars au 19 avril 2024

Autorité organisatrice : Préfet du Calvados (DDTM)

Représentant des Maîtres d'ouvrage : Nexity

Procès-verbal de synthèse

Le commissaire enquêteur :

Jean-François Gratioux

I Rappel du déroulement de l'enquête

L'enquête s'est déroulée, dans les conditions prévues par l'arrêté préfectoral du 26 février 2024, du 18 mars au 19 avril 2024, soit pendant 33 jours consécutifs. Cet arrêté a annulé l'arrêté du 19 février 2024 qui prévoyait une enquête devant se dérouler initialement du 11 mars au 12 avril 2024 mais qui a dû être décalée faute de parution de la première publication de l'avis d'enquête dans les délais réglementaires.

Le public a pu avoir connaissance de l'existence de l'enquête publique :

- Par la publication de l'avis d'enquête dans le quotidien "Ouest France" et dans l'hebdomadaire "Liberté" le jeudi 29 février (1^{er} avis) puis le jeudi 21 mars (second avis) ;
- Par l'affichage de l'avis d'enquête sur le panneau extérieur d'affichage de la mairie d'Hérouville-Saint-Clair, du siège de la Communauté urbaine Caen la Mer et du siège de la DDTM à Caen ;
- Par l'affichage de l'avis d'enquête sur 3 emplacements du site de la presqu'île ou à proximité immédiate ;
- Par la publication, par la DDTM, de l'avis sur le site Internet des services de l'État.

Ces dispositions ont été mises en œuvre dans les délais réglementaires et le commissaire enquêteur a pu s'assurer, lors de ses déplacements, de la présence effective de l'affichage prévu par l'arrêté du 26 février 2024.

En complément des dispositions réglementaires précitées, des actions complémentaires de publicité ont été menées :

- Publication d'actualités sur les sites Internet de la ville d'Hérouville-Saint-Clair et de la Communauté urbaine Caen la Mer avec renvoi vers le site du registre dématérialisé ;
- Publication d'actualités relatives à l'enquête sur les réseaux sociaux de la ville d'Hérouville-Saint-Clair et de la Communauté urbaine Caen la Mer (X et/ou Facebook) ;
- Information sur l'enquête présentée sur les 4 panneaux électroniques d'information dont dispose la ville d'Hérouville-Saint-Clair ;
- Apposition d'affiches reprenant l'avis d'enquête en format A4 sur 22 panneaux d'affichage dont dispose la ville d'Hérouville-Saint-Clair dans les différents quartiers ;
- Enfin, le magazine d'information "Hérouville en clair", distribué dans tous les foyers, a présenté dans son numéro "janvier-mars 2024" le calendrier de l'enquête publique avec mention des coordonnées du registre dématérialisé.

Le dossier d'enquête publique et un registre ont été tenus à la disposition du public :

- À la mairie d'Hérouville-Saint-Clair, siège de l'enquête, aux heures habituelles d'ouverture de la mairie : du lundi au vendredi de 9H00 à 12H00 et de 13H30 à 17H30 et le samedi de 9H00 à 11H45 ;
- À l'Hôtel de la communauté urbaine Caen la Mer : du lundi au jeudi de 8H30 à 17H30, le vendredi de 8H30 à 16H30.

Le dossier d'enquête pouvait aussi être consulté sur le site de l'État dans le Calvados à l'adresse <http://www.calvados.gouv.fr> .

Il pouvait être consulté et téléchargé sur le site Internet du registre dématérialisé (<https://www.registre-dematerialise.fr/5209>) où le public pouvait également formuler des observations, celles-ci pouvant aussi être transmises en utilisant l'adresse électronique enquete-publique-5209@registre-dematerialise.fr .

Le commissaire enquêteur s'est tenu à la disposition du public au cours des quatre permanences prévues dans l'arrêté précité :

- À la mairie d'Hérouville-Saint-Clair, siège de l'enquête publique :
 - Lundi 18 mars 2024, de 9H00 à 12H00 (ouverture de l'enquête) ;
 - Jeudi 4 avril 2024, de 9H00 à 12H00 ;
 - Vendredi 19 avril 2024, de 14H00 à 17H00 (clôture de l'enquête).
- À l'hôtel de la communauté urbaine Caen la Mer, le mardi 26 mars 2024, de 13H00 à 16H00.

Ces permanences, au cours desquelles 1 visiteur a été reçu à la mairie d'Hérouville-Saint-Clair, ont été organisées dans de bonnes conditions matérielles.

Ce résultat est évidemment décevant si l'on tient compte de l'important effort qui a été réalisé, notamment par la ville d'Hérouville-Saint-Clair, pour amplifier la publicité de l'enquête au-delà des dispositions réglementaires.

Cependant, si la fréquentation des permanences n'a pas été à la hauteur de ce que l'on pouvait espérer, il reste que l'objet de l'enquête a intéressé les internautes puisque le site du registre dématérialisé a enregistré 3354 visiteurs uniques dont 1229 ont effectué au moins un téléchargement de documents.

II Les observations du public

Finalement ce sont 32 intervenants dont les contributions appellent des réponses, soit :

- 30 contributions sur le registre dématérialisé (RD) ;
- 2 contributions sur le registre de la mairie d'Hérouville-Saint-Clair (HSC).

Le registre disponible au siège de Caen la Mer n'a pas été utilisé.

Remarques préalables :

- *Ces 32 contributions abordent, pour certaines d'entre elles, plusieurs sujets. Le nombre des questions ou des observations adressées au maître d'ouvrage est donc supérieur à celui des contributions ;*
- *L'ensemble des observations ou questions sont présentées ci-dessous par thèmes afin de permettre au maître d'ouvrage, s'il le souhaite, d'apporter une réponse globale sur chacun des thèmes ;*
- *Certains des courriers reçus étaient formellement adressés au maire d'Hérouville-Saint-Clair. Comme ils se réfèrent explicitement à l'enquête publique et qu'ils ont été transmis par le site dédié à l'enquête, le commissaire enquêteur les a considérés comme devant être assimilés à des contributions ;*
- *Enfin, deux contributions : RD 2 "je suis pour" et RD 26 (excuses de Mme Krause sur des questions de forme) n'appellent pas de commentaires.*

1 **Risque inondation ou submersion**

- RD1 : Anonyme le 18/03/2024 :
Quelle différence entre le port de Caen et Hérouville ?
- HSC 2 Mme Lowy, M. Bréhier:
Absence d'étude d'impact concernant l'élévation du niveau marin. Demandent une nouvelle enquête quand les résultats de l'étude en cours de l'État et de Caen la Mer seront effectués afin de juger de la pertinence du projet avec les enjeux climatiques.
- RD 8 M. Patrice Hubert, le 3 avril 2024 :
Surpris qu'un aménagement soit prévu sur un site concerné par la montée des eaux. La protection contre ce risque va coûter cher à la collectivité et les futurs propriétaires risquent la dévalorisation de leurs biens. Opposé au projet.
- RD 9 Anonyme, le 7 avril 2024 :
Défavorable au projet d'éco quartier en zone inondable et au développement d'actions de promotion immobilière qui nient limites planétaires et dérèglements climatiques.
- RD 10 Mme Guillemette Claude, le 10 avril 2024
Comment des élus peuvent encore prendre le risque de construire sur une zone potentiellement inondable? Pourquoi ne pas utiliser les terrains envisagés pour le projet "D Day Land".
- RD 11 M. Nicolas Hue, le 15 avril 2024 :
Opposé au projet compte tenu de l'accélération du réchauffement climatique et de son impact sur la montée des eaux. Pourquoi ne pas utiliser les terrains prévu pour le projet superflu qu'est Normandy Memory ?
- RD 12 M. Pierre Aussant, le 15 avril 2024 :
Opposé au projet compte tenu du risque d'inondation.
- RD 13 Anonyme, le 13 avril 2024 (avec PJ : carte BRGM des zones exposées à l'élévation du niveau de la mer par marée haute) :

Conteste, en faisant référence à un site du BRGM la fiabilité des études sur l'élévation du niveau marin et ses conséquences.

- RD 17, RD 18 et RD 25 Mme Maxi Krause Présidente de PNPV (Production Nature et Patrimoine - Ver sur mer), le 17 avril 2024

Le projet de la Presqu'île remonte à plus de 30 ans et ne tient pas compte de l'accélération du réchauffement climatique et de son incidence sur l'élévation du niveau marin ainsi que des conséquences de celui-ci sur les nappes phréatiques. Formule deux suggestions : utiliser les terrains disponibles sur le plateau de Colombelles et planter une forêt sur la Presqu'île.

En cas de crue exceptionnelle et/ou remontée des nappes, si la Presqu'île devient une île, quelles conséquences en matière d'accès des secours (incendie ou problèmes sanitaires) surtout si une coupure d'électricité interdit les communications téléphoniques ou numériques ?

Et comment rester assurable par rapport aux risques climatiques ? Quelles garanties les maîtres d'ouvrage peuvent-ils donner dans ce domaine ?

- RD 22 M. Didier Bozonnet, le 18 avril 2024 :
Comment est prise en compte la montée inexorable des eaux ? Quid de la pérennité des investissements ?
- RD 23 Anonyme, le 18 avril 2024 :
Suis opposée. Non on ne construit pas dans le lit d'un fleuve. Plantons des arbres, une forêt.
- RD 27 Anonyme, le 19 avril 2024 :
Construire un éco quartier 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.
- RD 28 Antonio, le 19 avril 2024 :
Dans l'état actuel de notre planète il est d'une nécessité absolue de prendre le temps de la réflexion. Mettons de côté toute urbanisation, bétonisation, toute surface qui étoufferait le sol.
- RD 29 Anonyme, le 19 avril 2024 :
Il est surprenant que le projet Archipel ne soit pas mis en pause comme celui du Nouveau Bassin alors que les deux projets se situent dans le même contexte, étant tous deux localisés dans le lit majeur d'un fleuve et que le dossier ne cesse d'insister sur la complémentarité des projets issus du PIM, notamment en ce qui concerne la gestion des terres excavées.

2 *Compatibilité du projet avec les activités économiques*

- RD5 et HSC 1: M. Christophe Hurel, le 28 mars 2024 :
Estime incongru d'implanter un quartier d'habitation au milieu d'une zone industrialo-portuaire. Le quartier va être à proximité et sous les vents dominants du terminal d'Agrial (bruit, poussières).
Les lumières du quartier risquent de perturber le travail des pilotes.
Demande l'abandon du projet de cale qui créera des problèmes de sûreté : accès aux navires facilité, variation brutale du niveau du canal au passage des navires.
Les futurs acquéreurs des logements seront-ils informés de l'insertion du quartier dans une zone portuaire de façon à éviter les risques ultérieurs de contentieux ?
Les pilotes ne sont pas hostiles au projet mais soulignent l'enjeu économique que représente pour le port de Caen le maintien du trafic maritime dans cette zone (cf. Agrial).
- RD 9 Anonyme, le 7 avril 2024 :
Je suis défavorable au projet d'éco quartier ...à proximité d'un site Seveso seuil haut selon la cartographie adaptée et à proximité de sites industriels (cimenterie etc.).
- RD 14 Courrier de M. Manuel Le Roux, président de la CCI Caen Normandie :
Indique que la situation du port de Caen-Ouistreham, riverain du projet, ne semble pas avoir été particulièrement prise en compte dans le dossier présenté au public.

Rappelle l'importance en 2023 des activités sur les 19 ha du bassin d'Hérouville : 65 000 tonnes de marchandises, 17 escales, 209 manœuvres de navires. Il importe donc de prendre en compte les impacts de la circulation des navires de commerce sur les aménagements et les berges du projet;

Approuve la délimitation de la nouvelle zone Uep3 dans le PLU modifié.

- RD 15 Courrier de M. Pascal Blanchard, Secrétaire général de Sofimari :
Rappelle le niveau important de ses activités de logistique et de manutention (75 emplois), notamment sur le bassin d'Hérouville. La ZAC est située à moins de 500 m d'activités susceptible de provoquer des gênes pour les futurs habitants (bruits, y compris la nuit, poussières...)
Demande une grande vigilance quant à la compatibilité des activités créatrices de valeur présentes sur le site avec la création d'un éco quartier à leurs abords immédiats.
- RD 19 et RD 20 Courrier de M. Philippe Deiss, directeur général de Ports de Normandie + une pièce jointe
Rappelle les engagements pris dans le cadre de l'acte de vente des terrains (question également évoquée par M. Hurel (HSC1) dont il découle que, pour assurer la sécurité de chacun, la protection des 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.
Il est également rappelé les clauses à reproduire dans les actes de ventes successifs et dans les règlements de copropriété.
- RD 30 Courrier de M. Sébastien Lemaistre, Directeur du pôle Agriculture Agrial, le 19 avril 2024 :
Rappelle l'importance des deux activités d'Agrial sur le bassin d'Hérouville : exportation de céréales par bateaux et transport et stockage d'engrais. Comme Sofimari, il souligne que ses deux terminaux portuaires sont situés proche de la zone destinée à accueillir un éco quartier. Il est essentiel de prendre en considération la proximité de seulement 500m entre l'éco quartier et le site d'activités d'engrais. Cette activité industrielle est susceptible de susciter des préoccupations et des nuisances (préexistantes) chez les futurs habitants de l'éco quartier et méritent une attention particulière. Souhaite que les potentiels riverains, occupants, propriétaires, soient informés et acceptent notamment lors de la signature des documents notariés, la présence à proximité des activités préexistantes. (Cf. acte de cession évoqué par Ports de Normandie).

3 *Transports et déplacements*

- RD3 Association Déraillieurs Calvados, le 22 mars 2024 :
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. 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.
- HSC 2 Mme Lowy et M. Bréhier :
Les transports en commun en direction de Caen sont impossibles réglementairement. Ils devront donc être organisés vers les communes voisines. L'absence d'école entraînera un transfert coûteux vers d'autres sites. Ce quartier sera isolé de la ville.
Par ailleurs, inscrire le doublement de la RD 402 et sa transformation future en contre allée est une fiction dès lors que son coût et sa construction ne sont pas réalisés en phase 1 de la construction des logements.
- RD 4 Anonyme, le 22 mars 2024 :
Un téléphérique de la place de l'Europe au nouveau quartier serait bien pratique !

- RD 6 Cyril M, le 30 mars 2024, avec plans commentés en PJ : 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 antibruit 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.
- RD 21 Anonyme, le 18 avril 2024 : 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.

4 *Autres thèmes :*

- HSC 2 Mme Lowy et M. Bréhier
Rejet des eaux pluviales : le lessivage d'un sol pollué par ETM et HCT/HAP pousse la pollution vers le canal, l'Orne et la mer. La situation sera amplifiée par la présence de parkings sur les zones habitables comme sur la desserte.
Loisirs : Ne doivent pas être centrés sur le nautisme compte tenu des restrictions de PDN mais aussi être envisagés sur des terrains dépollués pour espaces de jeux, espaces verts ou potagers.
- RD 24 Mme Krause, le 18 avril 2024
Cite des documents du dossier en soulignant leurs contradictions et en regrettant que certains ne soient pas datés.
Conteste le caractère d'intérêt général du projet : 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 'État 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.
- RD 7 Anonyme, le 1^{er} avril 2024 :
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). 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.

NB : Une copie intégrale des contributions du public est annexée au présent PVS et transmise par courriel

III Les questions ou demandes de précisions du commissaire enquêteur

Par courriel, le commissaire enquêteur a transmis au Maître d'ouvrage les questions suivantes :

Courriel du 22/03/24 :

1. Conséquences de l'évolution du projet de ZAC Nouveau bassin

Au cours de l'été 2023, M. Joël Bruneau, maire de Caen, a annoncé le report de l'engagement du projet de ZAC "Nouveau bassin" en raison de la nécessité de réaliser des études complémentaires relatives aux risques d'inondation et de submersion marine que les travaux récents du GIEC pourraient conduire à réévaluer. Si les échéances de réalisation de ces études ne sont pas connues actuellement, de même que les conséquences qui pourraient en découler, M. Bruneau a cependant indiqué qu'une modification du programme de la ZAC, ne devait pas être exclue. D'ores et déjà, il apparaît que le prolongement de la ligne 2 du tramway sur la presqu'île ne sera pas inclus dans le projet Tramway 2028.

Compte tenu du poids que représente ce projet de création de 2400 logements dans l'architecture du PIM, le commissaire enquêteur souhaite savoir comment le maître d'ouvrage appréhende les conséquences possibles de ces changements sur le projet hérouvillais. Il note que de longs développements sont consacrés dans le dossier à la gestion mutualisée des terres excavées des trois ZAC du PIM et à l'équilibre déblais/remblais qui

devait résulter de cette gestion à l'échelle du PIM. À titre d'exemple des questions qui pourraient se poser, il est noté à la page 53 du dossier II J "à ces matériaux provenant la Presqu'île Hérouvillaise viennent s'ajouter 20 000 m³ de matériaux techniques venant de la Z.A.C. du nouveau Bassin sur Caen pour réemploi sur le projet hérouvillais".

2. Gestion des eaux

Il s'agit là d'un enjeu important pour l'aménagement du site, qui est abordé à plusieurs reprises dans différentes parties du dossier.

Toutefois il n'est pas aisé, pour un lecteur non-expert, de saisir la cohérence d'ensemble des rubriques consacrées à ce sujet, comme le montrent ces quelques citations :

- I B (A présentation de la ZAC) :
*"La renaturation de la vallée de l'Orne et de son écosystème est indispensable pour permettre au nouveau quartier de s'installer dans cet écrin particulier. Des corridors verts, ou « chenaux », sont mis en place pour créer des liaisons végétales et écologiques **entre l'Orne et le canal**. Inspirés des canaux présents il y a plusieurs siècles, ils permettent de se rapprocher du sol naturel, **de gérer les eaux pluviales...**",*
- II F 2.2.1 : *"Dans l'organisation globale du quartier, des chenaux **partent du Canal pour se diriger vers l'Orne** recréant milieu naturel et récréatif de prairies typiques à la vallée de l'Orne".*
- Mémoire en réponse à la MRAE p 43 : *"Par ailleurs, le projet ne comprend aucune connexion hydraulique entre le canal et l'Orne".*
- II E 3.1 : *"A noter, qu'il y a une volonté de rejet vers le Canal. Des discussions ont été menées avec les PORTS DE NORMANDIE pour avoir une autorisation. Il a été convenu que la création d'exutoire vers ce milieu était possible en respectant toutefois certains critères".*
- II J p129 Schéma de principe de gestion des eaux à l'échelle du projet : il ne fait pas apparaître de connexions vers l'Orne.
- II F 2.2.1 : *"Dans l'organisation globale du quartier, des chenaux partent du Canal pour se diriger vers l'Orne recréant milieu naturel et récréatif de prairies typiques à la vallée de l'Orne".*

En ce qui concerne la finalité de la création des chenaux, est notamment évoquée la volonté d'en faire des "corridors écologiques" entre le canal et l'Orne. Comment le franchissement des obstacles que constitueront la DP 2 et le merlon antibruit sera-t-il assuré ?

3. Anticipation de la création future d'un transport collectif en site propre

Cette préoccupation est évoquée dans le dossier et notamment :

- Dans le bilan de la concertation relative à la DP 2 (rubrique transports en commun) : *"Ils seront mis en place au fur et à mesure du développement de l'Eco quartier ARCHIPEL. Si sa forme n'est pas à ce jour arrêtée, la conception des lieux retenue permet son implantation à différents endroits : sur l'ex RD402, sur la voie de desserte interne ou sur **la bande de 12 m (?)** longeant la Desserte Portuaire".*
- Dans le mémoire en réponse à la MRAE p 8 : *"le quartier sera dans un premier temps desservi par une ligne de bus. Mais, afin d'anticiper l'avenir, les emprises pour l'accueil d'un TCSP (Transport Collectif en Site Propre) à moyen/ long terme sont d'ores et déjà prévues dans l'aménagement de la rue principale".*

Il ne semble pas que l'emprise réservée pour cet aménagement futur apparaisse clairement dans les différents plans de coupe présentés pour les voiries.

4. Végétalisation du site

II J p 62 : *"Espaces verts recouverts par : Au moins 30 cm de terres saines rapportées et contrôlées au droit des espaces verts extérieurs (jardins publics)...et 50 à 100 cm de terres saines rapportées et contrôlées au droit des espaces verts extérieurs (jardins privés)".*

Où est-il prévu de prélever ces "terres saines" ?

5. Modification du PLU d'Hérouville Saint-Clair

- Dans le schéma de la nouvelle OAP, la piste cyclable à réaliser parallèlement à la DP 2 n'est pas représentée.

- Quelles sont les PPA qui ont été consultées pour la mise en compatibilité du PLU ?

6. Statut futur de la DP 2

II J p 18 : "*Gestionnaires du site en phase d'exploitation : Caen la mer pour la Z.A.C. et le Département 14 pour la D.P.2*". Cette mention signifie-t-elle que la DP2 a vocation à être intégrée à la voirie départementale ?

Courriel du 29/03/24 :

Je profite de cet échange pour poser une question complémentaire : dans la présentation du projet on indique qu'il s'agira de construire 100 000m² de surface de plancher (90 000 pour les logements+5000 pour les activités en bordure de la DP2+ 5000 pour les commerces et activités de proximité. Et l'on ajoute qu'une emprise de 5000m² (identifiée sur le plan masse) est réservée pour un équipement public non défini à ce stade. Pourquoi ne pas annoncer une surface de plancher de 105 000m² ?

Courriel du 08/04/24 :

7. Calendrier prévisionnel de réalisation

L'examen du dossier montre que les échéanciers de réalisation de la ZAC et de la DP2, présentés dans les documents élaborés en 2022/2023 (livraison phase 1 ZAC en 2026 ou travaux DP 2 en 2023/2024), nécessitent sans doute une actualisation qui tiendrait notamment compte des différentes étapes de procédure qui restent à franchir.

Cette actualisation est-elle en cours ?

8. Coût des projets

Sauf erreur, le public n'a pas connaissance à partir du dossier d'enquête du coût des projets. La seule indication concernant la ZAC est donnée au titre des seuils définis par la loi sur l'eau (Travaux d'aménagement....d'un montant supérieur à 1 900 000€). Quant à la DP 2, le chiffrage des travaux n'apparaît pas dans les documents de présentation.

9. Navigation sur le canal

Dispose-t-on d'éléments de prévision concernant l'évolution possible du nombre de bateaux susceptibles de naviguer annuellement sur le canal (paquebots et navires de commerce) ?

Un accroissement du trafic ne risquerait-il pas d'avoir un impact, d'une part sur les nuisances sonores pour le futur îlot 4 et d'autre part sur la fréquence des fermetures du futur pont de Colombelles ?

10. Questions sur la DP 2

- Il est indiqué que les déblais de la voirie seront utilisés pour réaliser le merlon antibruit. Le contenu de l'étude géotechnique ne conduit-elle pas à nuancer quelque peu cette affirmation ?
- Les prévisions de trafic, à terme et tenant compte de l'ensemble des fonctionnalités de la voie, font état d'un niveau possible de 33 000 véhicules/j. Compte tenu de l'impact d'un tel trafic en termes de nuisances sonores ne serait-il pas judicieux de prévoir dès la mise en service de la DP 2 une limitation de vitesse à 50 km/h au lieu de 70. La "pénalisation" des usagers serait d'autant plus supportable que la longueur du tronçon concerné n'est que de 900 m.

Il est à noter que le trafic de l'actuelle RD 402 génère déjà un niveau sonore non négligeable.

11. Charte éco quartier

Dans quelles conditions et selon quelles modalités la charte "éco quartier" signée en septembre 2022 par la ville d'Hérouville-Saint-Clair, Caen-la-mer et Nexity sera-t-elle prise en compte dans les négociations à venir entre l'aménageur et les promoteurs ?

12. Remarques sur le document "objectifs développement durable"

- Page 18 : la carte fait apparaître les chenaux allant jusqu'à l'Orne alors que cela ne sera pas réalisé dans le cadre du projet ;

- Page 37 la formule "place/plage" pose question car, notamment du fait de l'interdiction de la baignade dans le canal, elle risque d'induire les lecteurs en erreur, la future darse ne correspondant pas à ce que tout un chacun peut imaginer à partir du terme "plage".

13. Suivi des engagements pris

Durant la longue période d'élaboration du projet, les maîtres d'ouvrage de la ZAC et de la DP 2 ont été conduits, pour répondre aux nombreuses observations de l'Autorité environnementale et des services de l'État, à prendre toute une série d'engagements sur divers sujets sensibles tels que la gestion des eaux superficielles, la protection des eaux souterraines, la dépollution du site, la compensation de la réduction des zones humides ou encore la protection de la biodiversité faunistique et floristique, pour s'en tenir à l'essentiel.

Quel type d'organisation les maîtres d'ouvrage se proposent-ils de mettre en place, en phase de travaux comme en phase d'exploitation, pour s'assurer du respect des engagements pris ?


Afin de compléter son information et d'éclairer l'avis qu'il sera amené à émettre sur le projet, le commissaire enquêteur souhaite que le maître d'ouvrage apporte une réponse précise et argumentée à chacune de ses questions ou demandes de précisions ainsi qu'aux observations recueillies au cours de l'enquête.

Compte tenu de la complexité du dossier, et des incompréhensions que peut générer le nombre et la technicité des documents, élaborés à des périodes différentes de l'élaboration du projet, il est très souhaitable que l'enquête publique fournisse l'occasion de clarifier la présentation des principales caractéristiques du projet et de contribuer ainsi à sa meilleure acceptabilité.


Transmis à Nexity, représentant des maîtres d'ouvrage, conformément aux dispositions du code de l'environnement.

À Caen, le 22 avril 2024

Le commissaire enquêteur


Jean-François Gratioux

Procès-verbal de synthèse reçu le 23 avril 2024

SAS Presqu'île Hérouville

Hugo LAINÉ

PJ N°5

**ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE,
au titre de :**

**La procédure d'autorisation environnementale de la Zone
d'Aménagement Concerté Presqu'île Hérouvillaise - Archipel,
La procédure d'autorisation environnementale de la desserte
portuaire phase 2 (DP2),
La déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLU
d'Hérouville Saint-Clair.**



Mémoire en réponse

Préambule

Afin de compléter son information et d'éclairer l'avis qu'il sera amené à émettre sur le projet, le commissaire enquêteur souhaite que le maître d'ouvrage apporte une réponse précise et argumentée à chacune de ses questions ou demandes de précisions ainsi qu'aux observations recueillies au cours de l'enquête.

Compte tenu de la complexité du dossier, et des incompréhensions que peut générer le nombre et la technicité des documents, élaborés à des périodes différentes de l'élaboration du projet, il est très souhaitable que l'enquête publique fournisse l'occasion de clarifier la présentation des principales caractéristiques du projet et de contribuer ainsi à sa meilleure acceptabilité.

Voici les réponses de la SAS Presqu'île hérouvillaise, Aménageur de la Z.A.C. Presqu'île hérouvillaise, et de Caen la mer - maître d'ouvrage de la Desserte Portuaire – Phase 2 et de la mise en compatibilité du P.L.U. au procès-verbal du commissaire enquêteur, M. Jean-François GRATIEUX, reçu le 23 avril 2024.

Le présent document permet de clarifier la présentation des principales caractéristiques du projet.



I- Les questions ou demandes de précisions du public

1. Risque inondation ou submersion –

- RD1 : Anonyme le 18/03/2024 :
Quelle différence entre le port de Caen et Hérouville ?
- HSC 2 Mme Lowy, M. Bréhier:
Absence d'étude d'impact concernant l'élévation du niveau marin. Demandent une nouvelle enquête quand les résultats de l'étude en cours de l'État et de Caen la Mer seront effectués afin de juger de la pertinence du projet avec les enjeux climatiques.
- RD 8 M. Patrice Hubert, le 3 avril 2024 :
Surpris qu'un aménagement soit prévu sur un site concerné par la montée des eaux. La protection contre ce risque va coûter cher à la collectivité et les futurs propriétaires risquent la dévalorisation de leurs biens. Opposé au projet.
- RD 9 Anonyme, le 7 avril 2024 :
Défavorable au projet d'éco quartier en zone inondable et au développement d'actions de promotion immobilière qui nient limites planétaires et dérèglements climatiques.
- RD 10 Mme Guillemette Claude, le 10 avril 2024
Comment des élus peuvent encore prendre le risque de construire sur une zone potentiellement inondable ? Pourquoi ne pas utiliser les terrains envisagés pour le projet "D Day Land".
- RD 11 M. Nicolas Hue, le 15 avril 2024 :
Opposé au projet compte tenu de l'accélération du réchauffement climatique et de son impact sur la montée des eaux. Pourquoi ne pas utiliser les terrains prévus pour le projet superflu qu'est Normandy Memory ?
- RD 12 M. Pierre Aussant, le 15 avril 2024 :
Opposé au projet compte tenu du risque d'inondation.
- RD 13 Anonyme, le 13 avril 2024 (avec PJ : carte BRGM des zones exposées à l'élévation du niveau de la mer par marée haute) :
Conteste, en faisant référence à un site du BRGM la fiabilité des études sur l'élévation du niveau marin et ses conséquences.
- RD 17, RD 18 et RD 25 Mme Maxi Krause Présidente de PNPV (Production Nature et Patrimoine - Ver sur mer), le 17 avril 2024
Le projet de la Presqu'île remonte à plus de 30 ans et ne tient pas compte de l'accélération du réchauffement climatique et de son incidence sur l'élévation du niveau marin ainsi que des conséquences de celui-ci sur les nappes phréatiques. Formule deux suggestions : utiliser les terrains disponibles sur le plateau de Colombelles et planter une forêt sur la Presqu'île.
En cas de crue exceptionnelle et/ou remontée des nappes, si la Presqu'île devient une île, quelles conséquences en matière d'accès des secours (incendie ou problèmes sanitaires) surtout si une coupure d'électricité interdit les communications téléphoniques ou numériques ?
Et comment rester assurable par rapport aux risques climatiques ? Quelles garanties les maîtres d'ouvrage peuvent-ils donner dans ce domaine ?
- RD 22 M. Didier Bozonnet, le 18 avril 2024 :
Comment est prise en compte la montée inexorable des eaux ? Quid de la pérennité des investissements ?
- RD 23 Anonyme, le 18 avril 2024 :
Suis opposée. Non on ne construit pas dans le lit d'un fleuve. Plantons des arbres, une forêt.
- RD 27 Anonyme, le 19 avril 2024 :
Construire un éco quartier 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.
- RD 28 Antonio, le 19 avril 2024 :



Dans l'état actuel de notre planète il est d'une nécessité absolue de prendre le temps de la réflexion. Mettons de côté toute urbanisation, bétonisation, toute surface qui étoufferait le sol.

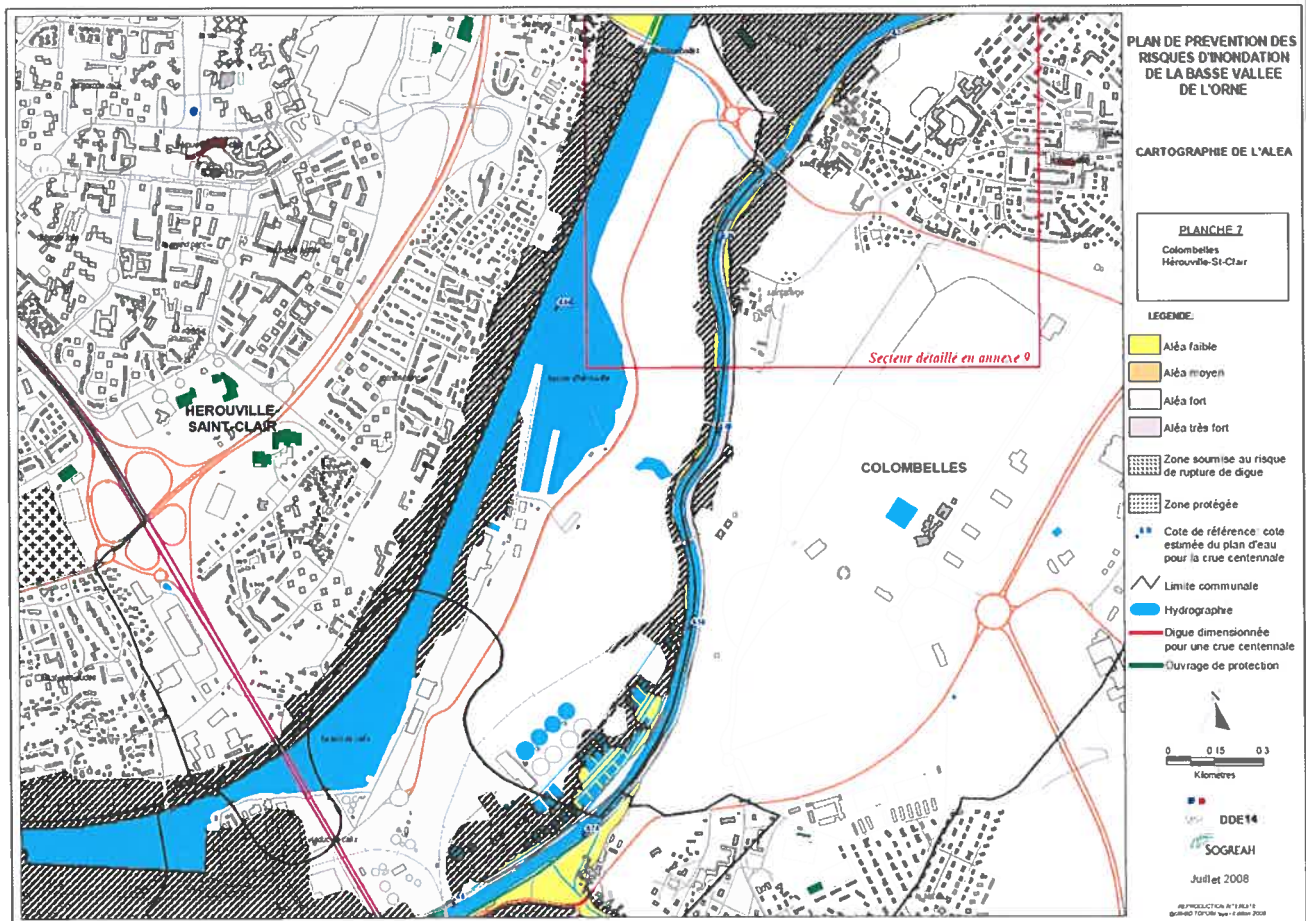
○ RD 29 Anonyme, le 19 avril 2024 :

Il est surprenant que le projet Archipel ne soit pas mis en pause comme celui du Nouveau Bassin alors que les deux projets se situent dans le même contexte, étant tous deux localisés dans le lit majeur d'un fleuve et que le dossier ne cesse d'insister sur la complémentarité des projets issus du PIM, notamment en ce qui concerne la gestion des terres excavées.

Réponse :

LE PROJET ARCHIPEL EST-IL EN ZONE INONDABLE ?

Le secteur de la Presqu'île Hérouvillaise, contrairement au secteur de Caen, n'a jamais été concerné, ni par PPRi (Le plan de prévention des risques naturels d'inondation), ni par le PPRL (Le Plan de Prévention des Risques Littoraux). En effet, si le terrain de la Presqu'île caennaise oscille à une hauteur comprise entre 4 à 5m NGF (nivellement général de la France), le site de la Presqu'île hérouvillaise varie à des altitudes comprises entre 6 et 12 mètres, soit un point bas à **plus 2 mètres au-dessus de celui du projet caennais**. Cette réhausse de plusieurs mètres du site hérouvillais est due à la **réalisation de remblaiements successifs** au cours des années 1950 à 2000, notamment par des matériaux inertes de la SMN (Société Métallurgique de Normandie) et des sédiments issus du dragage du canal.



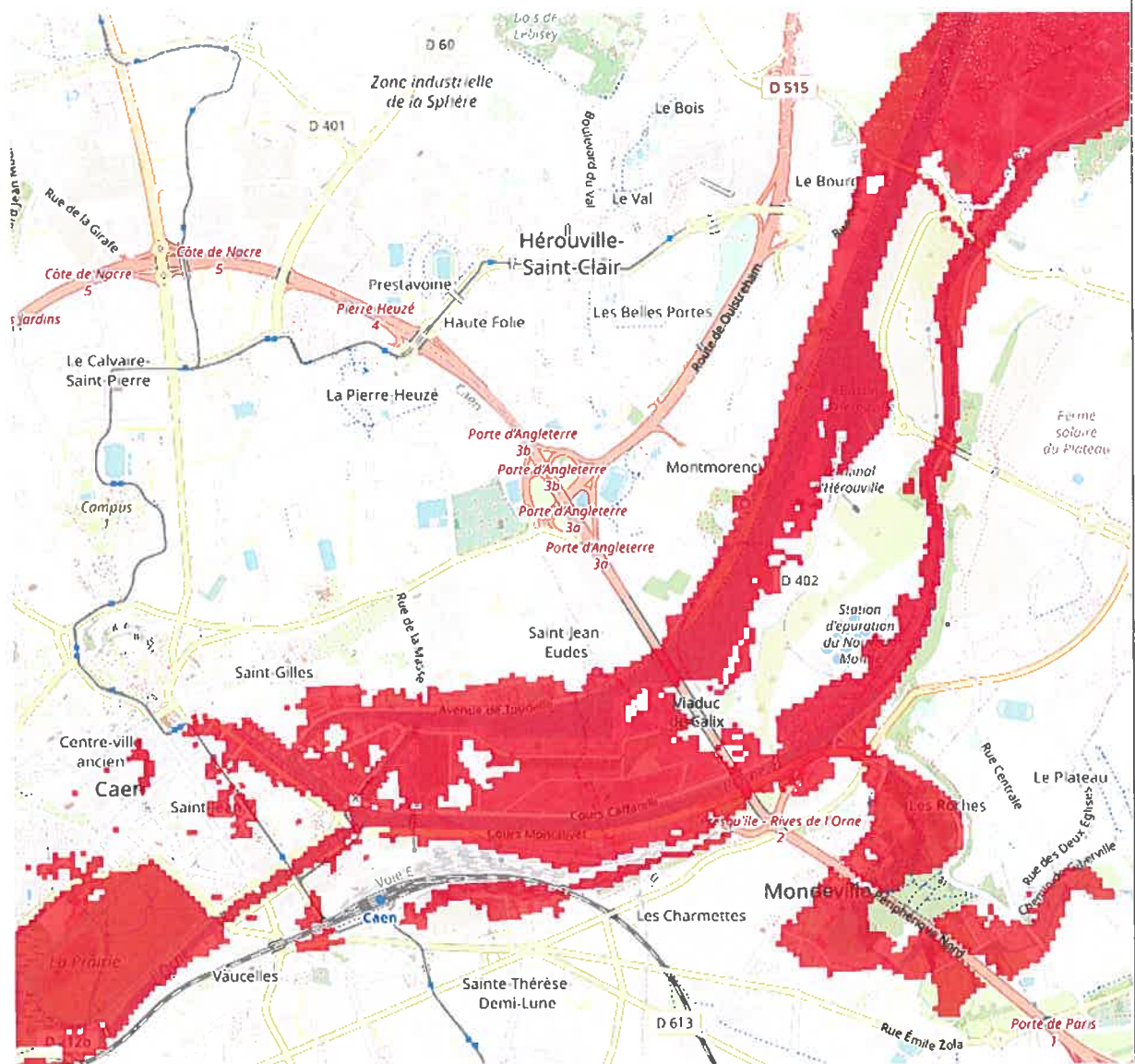
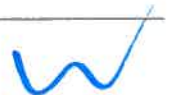


Planche PPRI basse vallée de l'Orne en vigueur en 2024.
Simulation de la montée de 1,5m des océans par le BRGM - <https://sealevelrise.brgm.fr/>

Comment l'écoquartier archipel de la presqu'île hérouvillaise intègre la hausse du niveau de la mer ?

Dès 2016, lors de la conception du Plan Guide de la Presqu'île, qui incluait les secteurs de Caen et Hérouville-Saint-Clair, alors que la carte des services de l'Etat sur l'aléas de submersion marine avait pour hypothèse un scénario avec +20 cm d'élévation du niveau de la mer, le Plan Guide de la Presqu'île anticipait une élévation supérieure du niveau de la mer en prenant une marge de +60cm par rapport au niveau actuel.

Dans les derniers rapports du GIEC, à la fois dans le rapport spécial sur les océans de 2019, puis dans le rapport de synthèse disponible depuis mars 2023, il est estimé une élévation croissante du niveau de la mer avec une augmentation possible d'1,10 mètre d'ici 2100. Stéphane Costa, Directeur du laboratoire IDEES (Identité et différenciation de l'espace, de l'environnement et des sociétés) à Caen et co-Président du GIEC Normand confirme dans la presse : « À l'échelle locale, les travaux du GIEC normand montrent les évolutions : la température augmente plus vite que prévu ; l'élévation du niveau de la mer sera au moins d'un mètre d'ici 2100 »



Dans l'AVP (Avant Projet) 2022 de la Presqu'île hérouvillaise, la note technique du bureau d'études MAGEO intégrait une actualisation des précédentes données du plan guide avec la prise en compte des données du rapport du GIEC de 2019 sur les Océans qui indiquait déjà une hausse de 1 mètre du niveau de la mer en 2120. **Dans sa première version en 2022, la cote de référence des plus hautes eaux qui a orienté la conception de l'AVP est donc 5,50m, et les points les plus bas du projets (hors chenaux) sont à 6 mètres NGF.**

De son côté, la SPLA Caen presqu'île qui s'occupe de la ZAC du nouveau bassin à Caen a commandé au printemps 2023 une étude pour simuler les marées avec +1m d'élévation du niveau des océans. Selon cette étude le projet Caen Presqu'île serait submergé régulièrement par la marée (sans cumul avec un évènement extrême) : ceci n'avait pas été intégré dans le travail mené jusqu'à présent sur la résilience du quartier Caen presqu'île en cas d'inondation ou de submersion ponctuelle.

Dans cette étude, la cote d'une marée de 110 à Caen en 2123 serait de 5,22 mètres NGF, ce qui est incompatible avec le projet Caennais dans sa programmation actuelle. (en comparaison, la cote la plus basse du projet hérouvillais était 6 m dans sa version de 2022).

Cependant cette cote de grande marée ne prend pas en compte des événements climatiques extrêmes (tempête + inondations). C'est pourquoi, pour mieux déterminer l'ampleur des impacts de la montée du niveau de la mer à l'horizon 2100 sur les autres territoires de la communauté urbaine et simuler le cumul avec les inondations, Caen la mer a souhaité lancer une grande étude sur la Basse vallée de l'Orne. Cette étude devrait durer 2 ans.

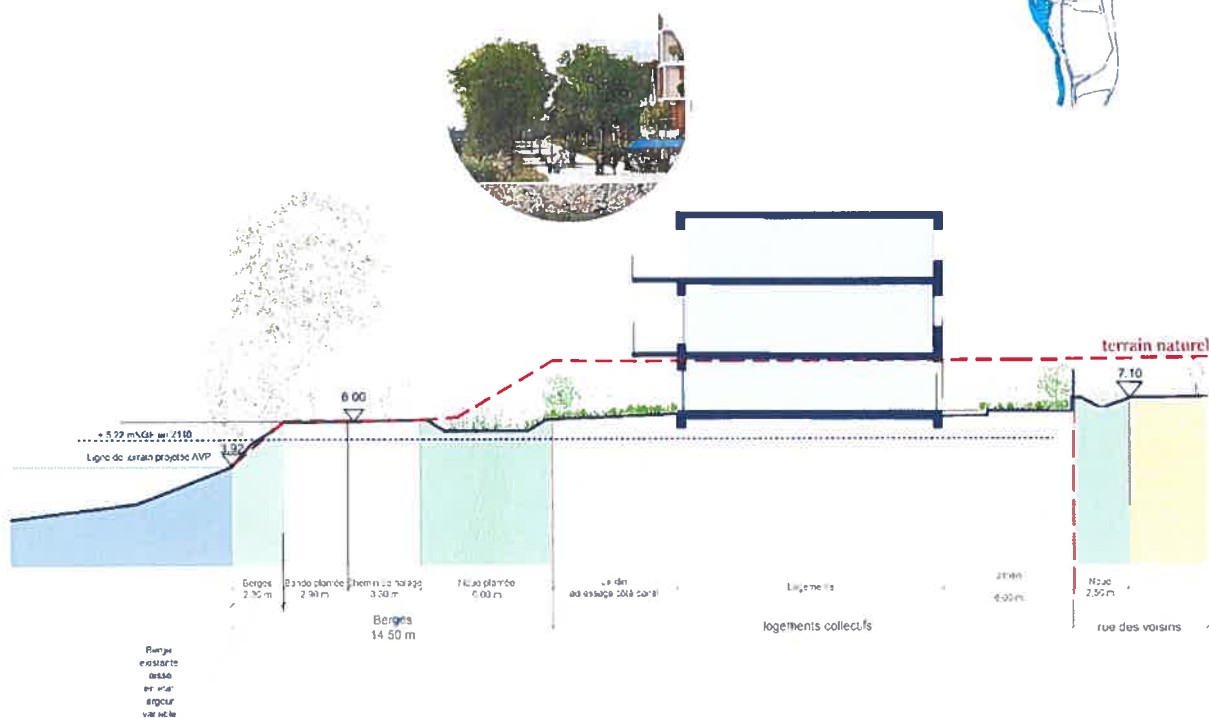
En synthèse, en l'état des connaissances actuelles, les données indiquent que le secteur de la Presqu'île hérouvillaise se situe en dehors des incidences de submersion et d'inondation à longue échéance. En outre, en cas d'évènement exceptionnel, le quartier Archipel restera accessible et connecté par la route, notamment via la desserte portuaire qui rejoint le viaduc du Haut Plateau puis le giratoire des Hauts fourneaux.

Toutefois, dans un principe de précaution, **la Mairie d'Hérouville Saint-Clair et l'aménageur SAS Presqu'île hérouvillaise ont décidé en 2023 de questionner le niveau d'implantation du futur quartier, en particulier pour les rez-de-chaussée situés à la cote la plus basse côté canal.**

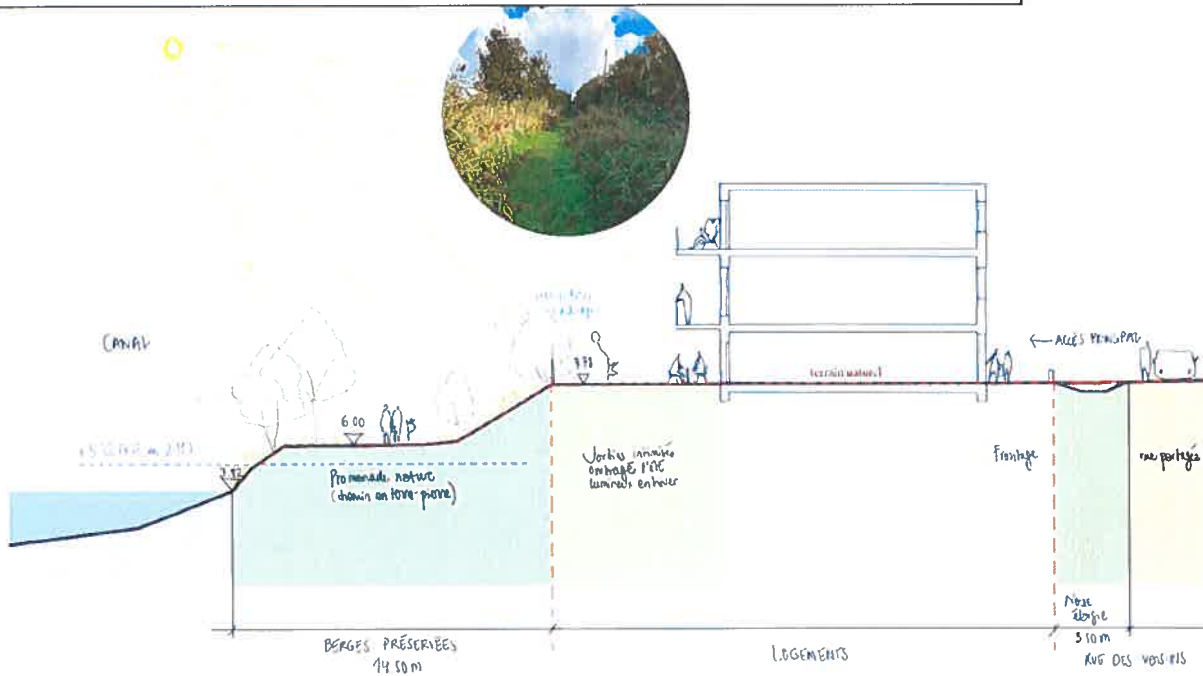
Concrètement, les remblais près des berges du canal seront moins décaissés que le prévoyait le projet initial en 2022, **plaçant désormais les premiers rez-de-chaussée au-delà de la cote NGF de 8 mètres, soit un positionnement 2 mètres au-dessus de la version initiale du projet, et 2,5m au-dessus des plus hautes eaux à horizon 2100 selon l'hypothèse d'une hausse des océans de 1m.** Ces modifications n'auront pas d'impact sur le plan, ni sur les principes de gestion des eaux pluviales présentés.

Impact de la hausse du niveau de la mer à l'horizon 2100

Nivellement AVP initial, 2022 : Coupe projet sur les rives de l'île 1

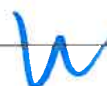


Nivellement AVP repris 12/2023 : Coupe projet sur les rives de l'île 1



ARCH PEL HEROUVILLE-SAINT-CLAIR REPRISES AVP DE L'ÎLE 1 LAQ LAND'ACT QUAND MÊME MARS 2024

Mise à jour du plan de nivellement de la Presqu'île Hérouvillaise- LAQ LAND'ACT AMENAGEO MAGEO -décembre 2023

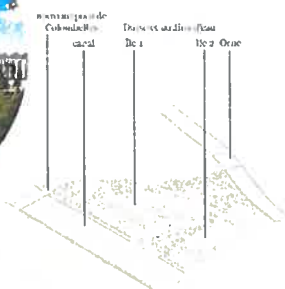


Introduction

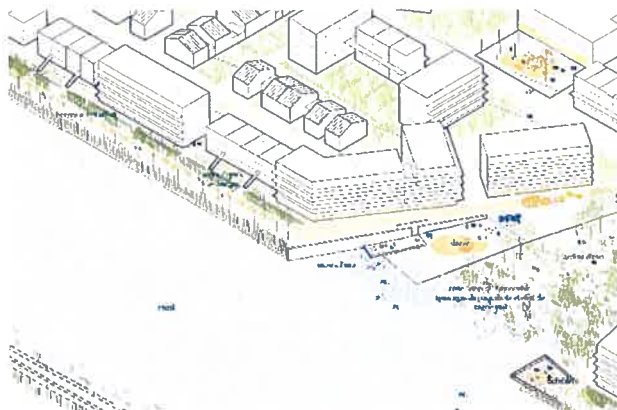
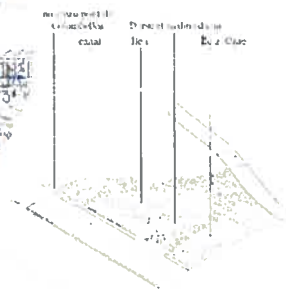
Reprise du nivellement du projet, conservation des berges en place



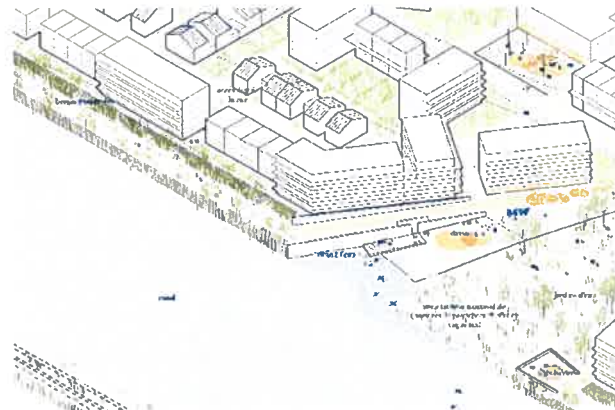
Aménagement de la rive et des berges
Projet de la commune de Hérouville



Aménagement de la rive et des berges
Projet de la commune de Hérouville



Mise à jour du plan de nivellement de la Presqu'île Hérouvillaise -- LAQ LAND'ACT AMENAGEMENTO MAGEO - décembre 2023



Mise à jour du plan de nivellement de la Presqu'île Hérouvillaise -- LAQ LAND'ACT AMENAGEMENTO MAGEO - décembre 2023

Mise à jour du plan de nivellement de la Presqu'île Hérouvillaise -- LAQ LAND'ACT AMENAGEMENTO MAGEO - décembre 2023



2. *Compatibilité du projet avec les activités économiques*

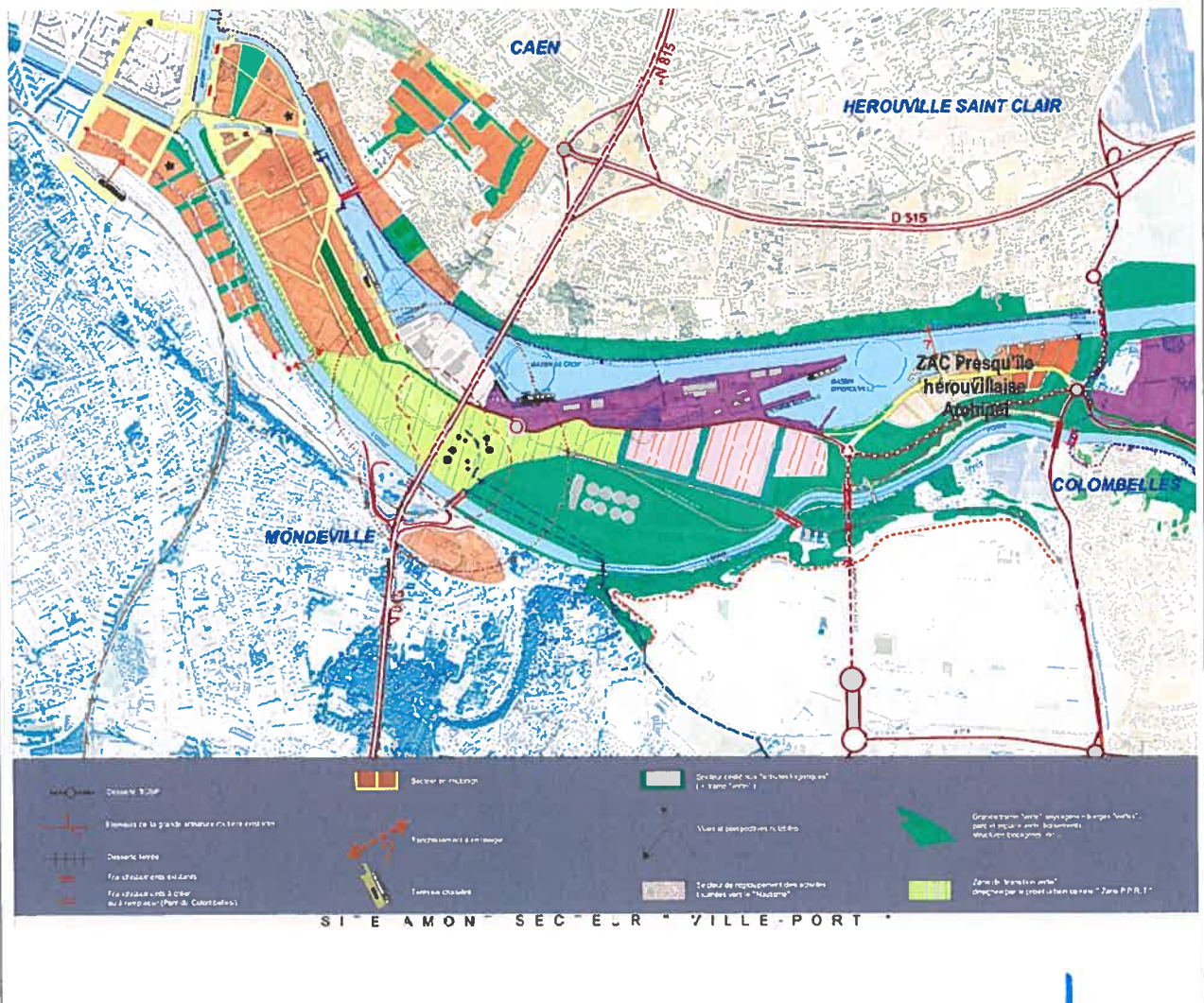
- RD5 et HSC 1: M. Christophe Hurel, le 28 mars 2024 :
Estime incongru d'implanter un quartier d'habitation au milieu d'une zone industrielo-portuaire. Le quartier va être à proximité et sous les vents dominants du terminal d'Agrial (bruit, poussières).
Les lumières du quartier risquent de perturber le travail des pilotes.
Demande l'abandon du projet de cale qui créera des problèmes de sûreté : accès aux navires facilité, variation brutale du niveau du canal au passage des navires.
Les futurs acquéreurs des logements seront-ils informés de l'insertion du quartier dans une zone portuaire de façon à éviter les risques ultérieurs de contentieux ?
Les pilotes ne sont pas hostiles au projet mais soulignent l'enjeu économique que représente pour le port de Caen le maintien du trafic maritime dans cette zone (cf. Agrial).
- RD 9 Anonyme, le 7 avril 2024 :
Je suis défavorable au projet d'éco quartier ...à proximité d'un site Seveso seuil haut selon la cartographie adaptée et à proximité de sites industriels (cimenterie etc.).
- RD 14 Courrier de M. Manuel Le Roux, président de la CCI Caen Normandie :
Indique que la situation du port de Caen-Ouistreham, riverain du projet, ne semble pas avoir été particulièrement prise en compte dans le dossier présenté au public.
Rappelle l'importance en 2023 des activités sur les 19 ha du bassin d'Hérouville : 65 000 tonnes de marchandises, 17 escales, 209 manœuvres de navires. Il importe donc de prendre en compte les impacts de la circulation des navires de commerce sur les aménagements et les berges du projet ;
Approuve la délimitation de la nouvelle zone Uep3 dans le PLU modifié.
- RD 15 Courrier de M. Pascal Blanchard, Secrétaire général de Sofimari :
Rappelle le niveau important de ses activités de logistique et de manutention (75 emplois), notamment sur le bassin d'Hérouville. La ZAC est située à moins de 500 m d'activités susceptible de provoquer des gênes pour les futurs habitants (bruits, y compris la nuit, poussières...)
Demande une grande vigilance quant à la compatibilité des activités créatrices de valeur présentes sur le site avec la création d'un éco quartier à leurs abords immédiats.
- RD 19 et RD 20 Courrier de M. Philippe Deiss, directeur général de Ports de Normandie + une pièce jointe
Rappelle les engagements pris dans le cadre de l'acte de vente des terrains (question également évoquée par M. Hurel (HSC1) dont il découle que, pour assurer la sécurité de chacun, la protection des 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.
Il est également rappelé les clauses à reproduire dans les actes de ventes successifs et dans les règlements de copropriété.
- RD 30 Courrier de M. Sébastien Lemaistre, Directeur du pôle Agriculture Agrial, le 19 avril 2024 :
Rappelle l'importance des deux activités d'Agrial sur le bassin d'Hérouville : exportation de céréales par bateaux et transport et stockage d'engrais. Comme Sofimari, il souligne que ses deux terminaux portuaires sont situés proche de la zone destinée à accueillir un éco quartier. Il est essentiel de prendre en considération la proximité de seulement 500m entre l'éco quartier et le site d'activités d'engrais. Cette activité industrielle est susceptible de susciter des préoccupations et des nuisances (préexistantes) chez les futurs habitants de l'éco quartier et méritent une attention particulière. Souhaite que les potentiels riverains, occupants, propriétaires, soient informés et acceptent notamment lors de la signature des documents notariés, la présence à proximité des activités préexistantes. (Cf. acte de cession évoqué par Ports de Normandie).



Réponse :

Activités portuaires et trafic portuaire :

- **Ports de Normandie a adhéré à la SPLA Caen Presqu'île dès sa création en 2010.** L'objet de la SPLA est la reconquête urbaine de la presqu'île.
- **Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Développement Durable du port de Caen Ouistreham (SDADD) arrêté en 2019 est établi sur une philosophie générale qui souligne notamment « la cohérence des projets sur les territoires « ville-port », les interfaces par la mixité, les équilibres ville/port/environnement naturel ». Le SDADD intègre le projet Archipel et le développement du port en aval d'Archipel.**
- **De nombreuses réunions se sont tenues entre Ports de Normandie, la Ville et l'Aménageur sur les thématiques suivantes :**
 - Cohabitation habitat / activités portuaires
 - Gestion des interfaces
 - Eclairage du canal
 - Rejet des eaux pluviales de la ZAC dans le canal
 - Sédimentation / entretien
 - Les travaux d'aménagements des berges du canal
 - Avant-Projet de l'écoquartier Archipel



W

- **Les études pré opérationnelles qui ont suivi le SDADD ont montré la prise en compte des besoins et spécificités de l'activité portuaire.**

A plusieurs reprises la Ville d'Hérouville-Saint-Clair et l'Aménageur de la Z.A.C. (S.A.S. Presqu'île hérouvillaise) se sont entretenus avec Ports de Normandie pour intégrer leurs besoins et recommandations ; notamment en matière d'éclairage (lisibilité de la rive, ne pas créer d'éblouissement pour les pilotes...), d'aménagement aux abords du canal ou tout autre élément visant à ne pas perturber le fonctionnement des activités portuaires et à assurer la sécurité des usagers du nouveau quartier habité.

Le plan lumière de la Z.A.C. Presqu'île hérouvillaise sera détaillé en phase Projet (PRO), présenté à Ports de Normandie et ajusté le cas échéant.

Le canal de Caen à la mer joue un rôle important dans les activités portuaires de la Région et sur l'économie locale. L'enjeu partagé par les acteurs du territoire est de trouver un équilibre entre le développement économique, la préservation de l'environnement et la qualité de vie des habitants.

Le port de Caen Ouistreham, dixième port français, compte quatre site :

- Le bassin de Calix
- Le nouveau bassin équipé de trois quais
- Le Port de plaisance de Caen
- Le bassin d'Hérouville.

Concernant le trafic portuaire au niveau du quartier Archipel :

Le bassin d'Hérouville qui se trouve à proximité du projet Archipel représente environ 2% du trafic du Port de Caen. Le canal de Caen à la mer ne fait pas l'objet d'un trafic intensif.

Le trafic projeté est par ailleurs stable.

Sur l'ensemble des bateaux qui empruntent le canal chaque année au niveau du Pont de Colombelles, environ 30 bateaux se rendent au bassin d'Hérouville. Parmi ces navires de commerce, il y a 4 à 5 paquebots par an.

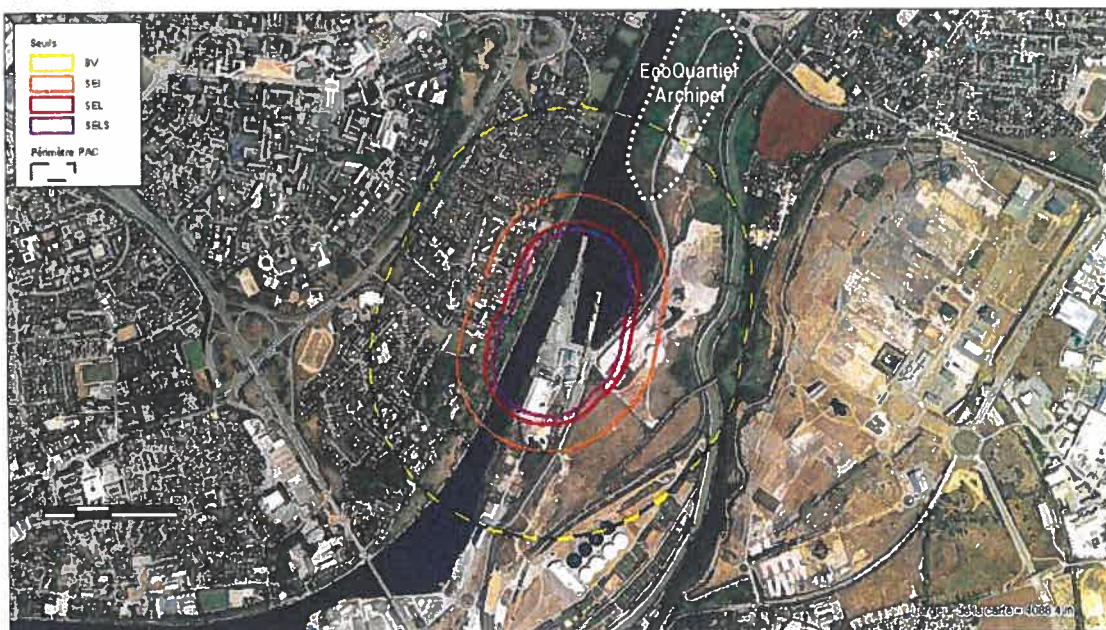
- L'activité sur le bassin d'Hérouville est la suivante :
 - Hivernage ponctuel de ferries
 - Direction des Equipements Portuaires de CCI : stockage et manutention de pontons et d'équipements portuaires
 - Zone d'attache des 3 Remorqueurs du port de Caen
 - Plateforme d'engrais de la Coopérative agricole Agrial

Concernant AGRIAL et le périmètre du Porter à Connaissance des risques technologiques concernant le transport et la manutention de matières dangereuses :

- A ce jour, le porter à connaissance ne souligne pas d'incompatibilité entre l'activité du port et le développement de l'habitat sur la Z.A.C. Presqu'île hérouvillaise, malgré le périmètre associé aux effets de bris de verre. (Périmètre en jaune sur la carte ci-dessous et détails dans le courrier du Préfet du Calvados daté du 7/01/2021 en annexe).
- Le périmètre des risques technologiques concernant le transport et la manutention de matières dangereuses devrait être revu et diminué par l'Etat pour prendre en compte le nouveau conditionnement et la diminution des volumes stockés. Dans ce cas, il est probable que la Z.A.C. Presqu'île hérouvillaise – EcoQuartier Archipel passe en dehors du périmètre.

Le bassin d'Hérouville n'est pas une zone à forte manutention qui pourrait engendrer beaucoup de bruit, ou nécessitant un éclairage intensif de nuit, comme une plateforme container.

Les berges du canal peuvent être amenées à être éclairées lors de passages nocturnes de navires.



L'hivernage de plusieurs ferries sur le bassin d'Hérouville résulte d'une situation exceptionnelle durant la période de COVID19 où le transport transmanche était à l'arrêt. Le stationnement de plusieurs navires, moteur tournant (pour la fourniture d'électricité pour les équipements), a pu générer une gêne pour les riverains à l'époque. Ce type de situation ne devrait plus se reproduire pour deux raisons :

- le besoin d'hivernage est devenu très occasionnel et
- il est demandé aux bateaux en hivernage ne bénéficiant pas d'un branchement de quai d'avoir recours à un groupe électrogène pour la fourniture d'électricité et éviter ainsi au maximum l'usage des moteurs et les nuisances qui en découlent.

Les actes de cession informeront les acquéreurs de la nature des activités portuaires existantes et ces derniers renonceront à tous recours au titre d'un éventuel préjudice occasionné par l'activité portuaire. Les règlements de copropriétés pourront préciser certaines mesures ou pratiques à respecter pour une bonne cohabitation des usages. La Préfecture du Calvados précise que les obligations en matière d'information acquéreur – locataires n'intègrent pas les données du porter-à-connaissance « risques technologiques » qui ont une vocation à encadrer l'urbanisme futur et à alimenter les réflexions dans le cadre de la gestion de crise.

Le projet au niveau de la proue : les dessins techniques précis de la proue de l'île 3 seront établis pendant la phase PRO (Projet) de la phase 3.

Le projet au niveau de la darse et des berges :

L'Avant-Projet de l'île 1 (première phase du projet) illustre les principes d'aménagement du chenal qui jouxte la darse en pente douce jusqu'à environ 1 mètre au-dessus du canal. Ce surplomb d'un mètre amoindrira notablement l'effet d'onde généré par le batillage des navires. Les dessins techniques précis de la darse de l'île 1 seront établis pendant la phase PRO (Projet). L'extrémité du chenal côté canal est plantée de manière suffisamment dense pour délimiter clairement les espaces accessibles.

Des gradins végétalisés sont également prévus pour accompagner la pente douce.

La bordure ouvragée du canal sera abaissée d'environ 1 mètre au niveau de la darse en eau. La calle assure la transition entre l'espace en creux et la place publique située entre les côtes 6,5m et 8m NGF.

Les activités nautiques de loisirs sont encadrées.

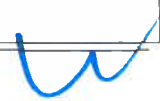
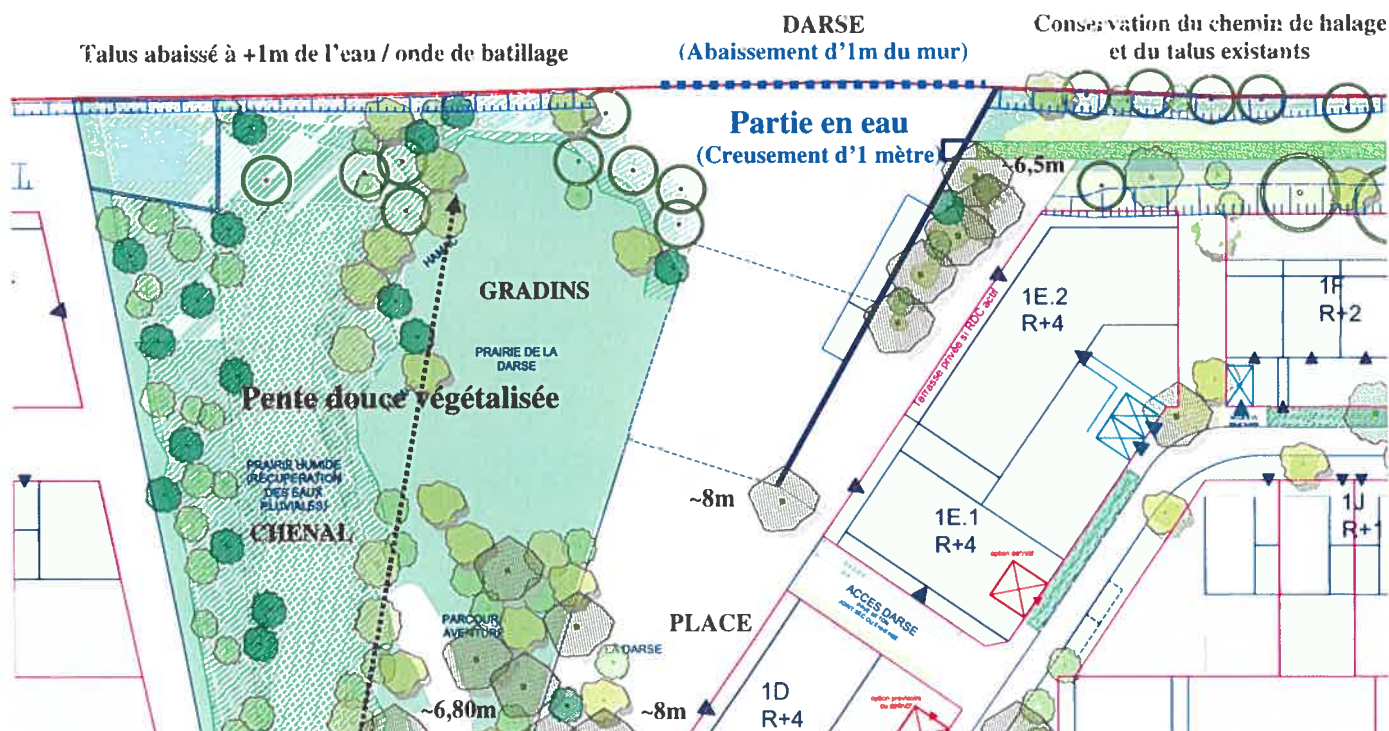


Schéma de principe de l'aménagement du chenal et de la darse : reprise de l'AVP de l'île 1 (12/2023 – LAQ LAND'ACT AMENAGEO MAGEO). Données altimétriques indicatives.

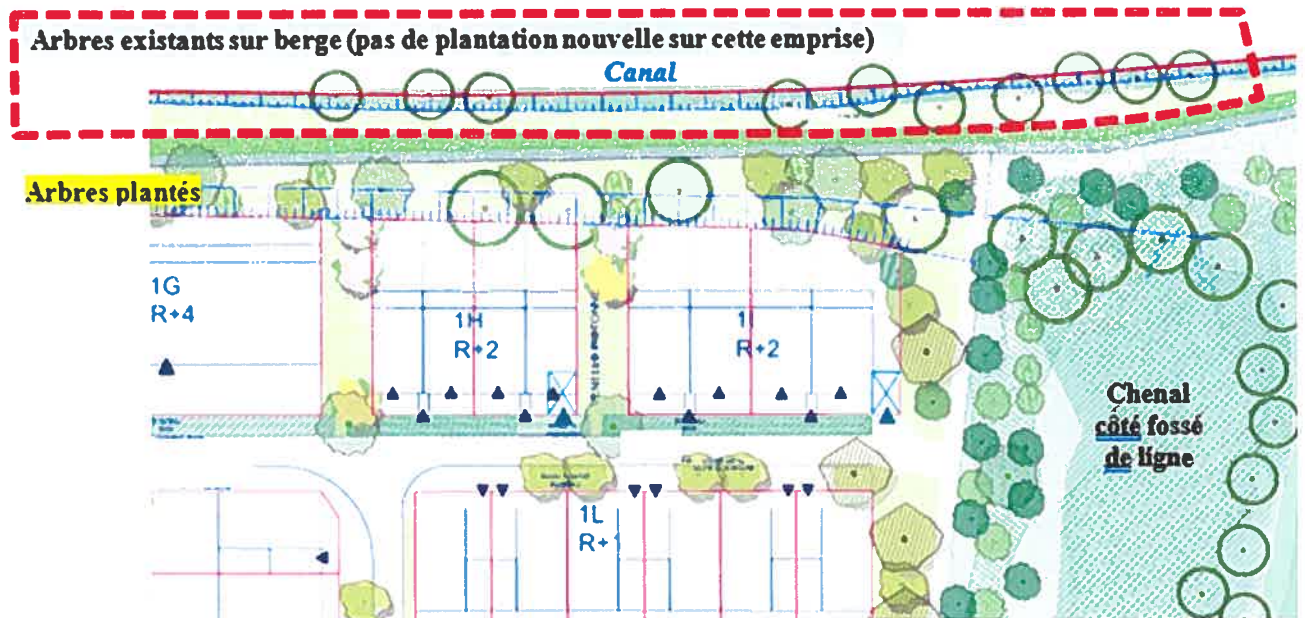


La pratique de la baignade est interdite dans le canal.

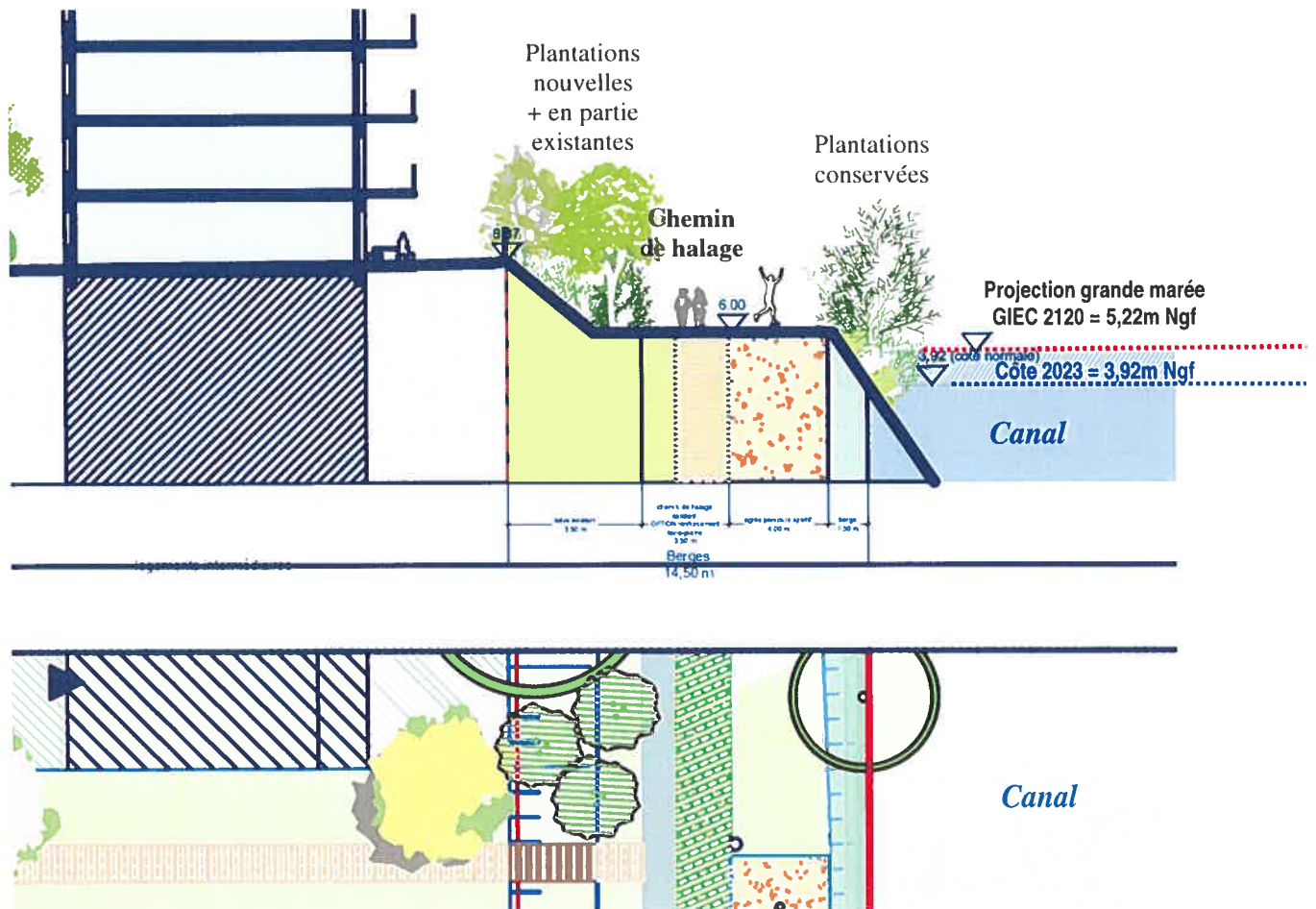
Les aménagements aux abords de la darse ne constituent pas une plage de baignade mais un espace de détente et de loisirs. Si le terme « plage » est employé c'est dans le sens d'un espace pentu aux abords d'un rivage. Le rivage est composé d'un talus qui se situe à 1m au-dessus de l'eau et n'est pas directement accessible du fait de la végétation dense qui empêchera l'accès à l'eau au niveau de la pente végétalisée. L'onde de batillage lors des passages occasionnels de bateaux (vague jusqu'à 1 mètre) et l'interdiction de baignade dans le canal ont été pris en compte dans les usages projetés et les aménagements.

Il n'y a pas d'intervention prévue entre le canal et le chemin de halage existant, les arbres et arbustes sur cette emprise sont conservés, aucune plantation ne sera réalisée sur cette emprise. De l'autre côté du chemin de halage, au niveau du talus existant, les arbres en bonne santé qui présentent un intérêt paysager et/ou environnemental pourront être conservés aux côtés d'arbres plantés dans le cadre du projet. Les plantations d'arbres seront réalisées en retrait du canal (cf. coupe de principe).

W



Coupe de principe (reprise de l'AVP – LAQ LAND'ACT AMENAGEO MAGEO 12/2023)



La topographie et l'implantation des bâtiments côté canal assurent quant à elles une intimité aux logements à rez-de-chaussée vis-à-vis du chemin de halage. Les logements d'Archipel disposeront d'occultations.

Synthèse des différents échanges avec les acteurs de Ports de Normandie.

Liste des réunions avec les acteurs du port :

9 avril 2018	Réunion avec Ports de Normandie cohabitation habitat / activités portuaires.
1er mars 2019	Réunion avec Ports de Normandie cohabitation habitat / activités portuaires.
8 octobre 2020	Réunion sur les règles / grands principes en matière de travaux d'aménagement / entretien des berges du canal.
1 décembre 2020	Réunion avec Agrial sur le porter à connaissance sur la zone de danger.
décembre 2020	Réunion avec Agrial / Etat sur le porter à connaissance sur la zone de danger.
7 janvier 2021	Réunion de restitution étude sur les rejets des eaux pluviales dans le canal avec Ports de Normandie et CCI.
janvier 2022	Réunion avec Agrial / J. Bruneau / Caen Presqu'île.
3 février 2022	Réunion avec Agrial, en présence de la CCI.
mars 2022	Réunion avec Ports de Normandie éclairage.
12 décembre 2022	Réunion avec les pilotes de la Seine / CCI / Ports de Normandie.
31 mars 2023	Réunion technique avec CCI éclairage.
4 avril 2023	Réunion avec Ports de Normandie entre autres sur l'entretien futur, dans le cadre de l'AVP.

Liste des échanges de courriers avec les acteurs du port :

27 décembre 2017	Ville à Ports de Normandie
6 juillet 2018	Ports de Normandie à la Ville
21 mars 2019	Ville à Ports de Normandie
2 décembre 2019	Ports de Normandie à la Ville
23 janvier 2020	Ville à Ports de Normandie : gestion des volumes de terres chambre de dépôt
23 janvier 2020	Ville à Ports de Normandie : cession foncière
25 février 2020	Ports de Normandie à la Ville
23 novembre 2020	Ville à Ports de Normandie
7 octobre 2022	Pilotes de la Seine à la Ville : risques cohabitation activités portuaires / habitat

3. Transports et déplacements

- RD3 Association Déraillleurs Calvados, le 22 mars 2024 :
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. 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.
- HSC 2 Mme Lowy et M. Bréhier :
Les transports en commun en direction de Caen sont impossibles réglementairement. Ils devront donc être organisés vers les communes voisines. L'absence d'école entraînera un transfert coûteux vers d'autres sites. Ce quartier sera isolé de la ville.
Par ailleurs, inscrire le doublement de la RD 402 et sa transformation future en contre allée est une fiction dès lors que son coût et sa construction ne sont pas réalisés en phase 1 de la construction des logements.
- RD 4 Anonyme, le 22 mars 2024 :
Un téléphérique de la place de l'Europe au nouveau quartier serait bien pratique !
- RD 6 Cyril M, le 30 mars 2024, avec plans commentés en PJ :
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 antibruit 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.
- RD 21 Anonyme, le 18 avril 2024 :
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.

Réponse :

Desserte cyclable

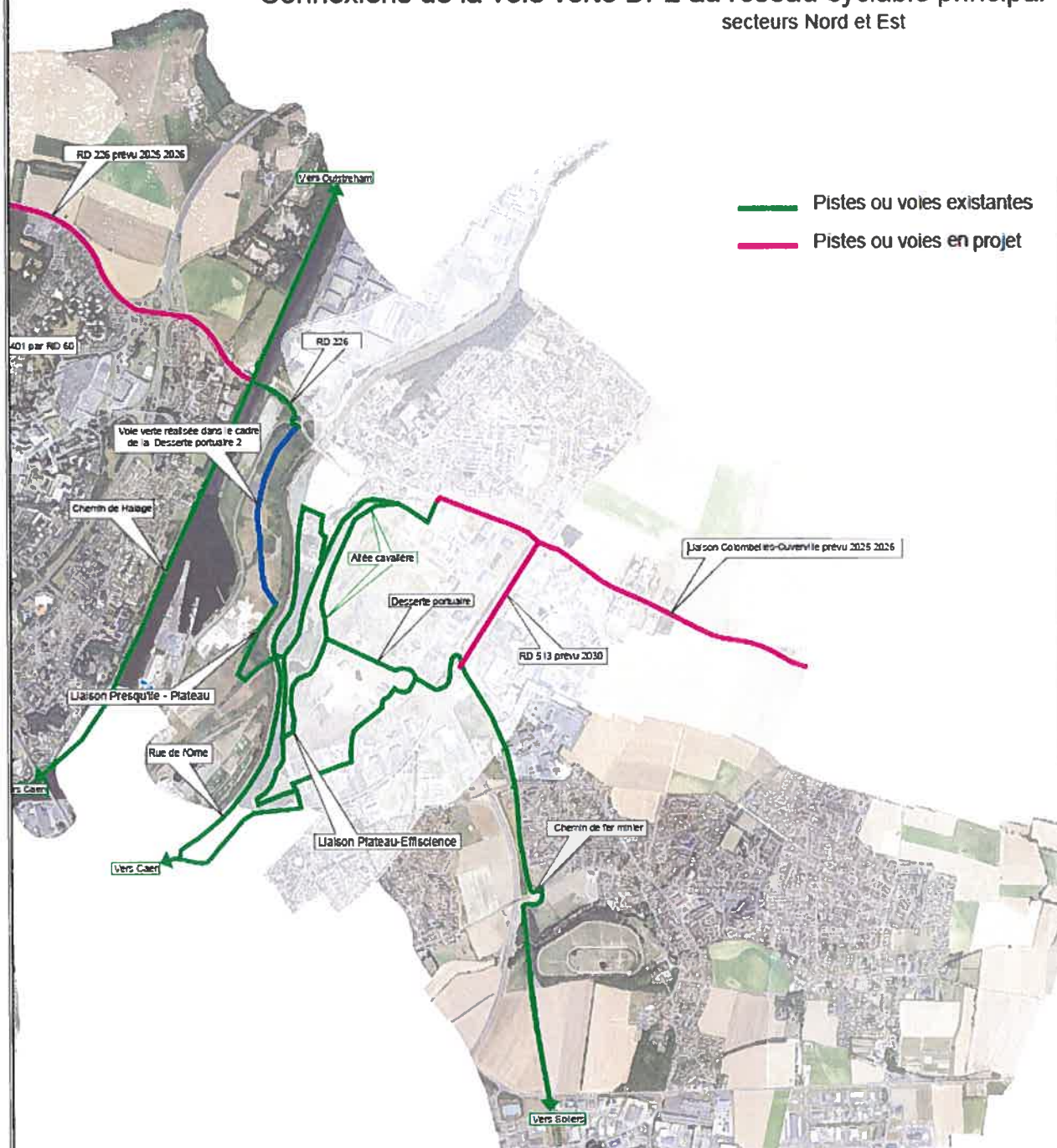
En complément de l'axe central du futur quartier Archipel réservé aux déplacements des modes actifs, une voie permet le transit des vélos sur un site propre parallèle à la nouvelle route départementale Desserte Portuaire – phase 2. Cette voie permet de relier plusieurs quartiers, elle sera réalisée en même temps que la desserte portuaire – phase 2 en 2024/2025 et déjà opérationnelle lorsque les premiers logements seront livrés.

L'objectif est d'avoir un maillage cycle général et une continuité sur les différents itinéraires. La DP2 permet par la création de la voie cyclable longitudinale de mailler le réseau cyclable en se connectant à la piste cyclable en direction du pont de Colombelles au nord et à la liaison Presqu'île Plateau.

De nouveaux tronçons à proximité permettant de partir en direction de l'Ouest et de l'Est sont programmés (voir plan ci-après et en pièce jointe) :

- La liaison vers l'Ouest Colombelles Hérouville (RD226) est prévue en 2025-2026.
- La liaison vers l'Est Colombelles Cuverville (RD 226) est prévue en 2025-2026.
- Un tronçon de voie verte sera aménagé d'ici 2030 le long de la RD 513 étant donné les travaux de réseau électrique du parc éolien centre manche desservant le poste RTE du Castelet.
- Les travaux de la piste cyclable du Bd Maréchal Juin seront prévus en 2025-2026

Connexions de la voie verte DP2 au réseau cyclable principal secteurs Nord et Est



Desserte en transport en commun

En matière de transports en commun, le projet prévoit dès l'arrivée des premiers habitants un arrêt sur la ligne 6, qui fait le tour de Caen depuis la Gare SNCF, et qui relie Hérouville et Colombelles. A terme, ce sont deux arrêts de bus qui sont prévus. Le projet anticipe également une évolution des contraintes liées aux dépôts pétroliers caennais et la mise en place à plus long terme d'un transport en commun en site propre sur la presqu'île hérouvillaise.

Des solutions de mobilités sur le canal sont également à l'étude : un bac de rive à rive pour rejoindre le quartier de Montmorency et ses écoles ainsi qu'une navette fluviale vers Caen.

4. Autres thèmes :

- HSC 2 Mme Lowy et M. Bréhier

Rejet des eaux pluviales : le lessivage d'un sol pollué par ETM et HCT/HAP pousse la pollution vers le canal, l'Orne et la mer. La situation sera amplifiée par la présence de parkings sur les zones habitables comme sur la desserte.

Loisirs : Ne doivent pas être centrés sur le nautisme compte tenu des restrictions de PDN mais aussi être envisagés sur des terrains dépollués pour espaces de jeux, espaces verts ou potagers.

Réponse :

Le plan de gestion des sols pollués, joint au dossier d'enquête publique, précise les zones de pollutions concentrées qui seront traitées au titre de l'environnement et les conditions de compatibilité sanitaire pour tous les usages du futur quartier.

Le stationnement est rassemblé dans un parking silo partagé au sein de chaque île. Seules les maisons individuelles disposent de stationnement sur leur parcelle. Il y a peu de stationnement prévu sur rue.

Des espaces de loisirs, de détente, de jeux sont prévus dans le quartier.

Des potagers pourront être mis en place dans des bacs, hors sol, au sein des espaces communs des copropriétés.

- RD 24 Mme Krause, le 18 avril 2024

Cite des documents du dossier en soulignant leurs contradictions et en regrettant que certains ne soient pas datés.

Conteste le caractère d'intérêt général du projet : 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 'État 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.

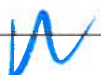
- RD 7 Anonyme, le 1^{er} avril 2024 :

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). 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.

Réponse :

La Z.A.C. presqu'île hérouvillaise « EcoQuartier Archipel » est engagée dans la démarche de labellisation EcoQuartier qui intègre des étapes de la conception jusqu'à la vie du quartier après les travaux.

L'EcoQuartier Archipel, par sa conception et sa planification, répond à l'objectif d'absence de perte nette de biodiversité, voire de tendre vers un gain de biodiversité. Il faut rappeler que ce nouveau quartier vient réhabiliter une friche industrialo-portuaire polluée au cœur de l'agglomération. Les études faune-flore ont démontré un intérêt limité en termes de biodiversité pour cette friche rudérale. Des mesures sont prévues pour préserver et favoriser la biodiversité déjà dans la zone, en veillant à ce qu'aucune espèce ne soit perdue, tout en favorisant la création d'habitats propices au développement d'une faune et d'une flore locale encore plus diversifiée.



Il est notamment prévu la mise en place des mesures suivantes :

- Refertilisation des sols : les sols du secteur de la Presqu'île Hérouvillaise sont constitués de remblais pollués et stériles. Dans le cadre du projet Archipel, ces sols seront dépollués et amendés avec de la matière organique pour reconstituer des sols vivants avec leurs fonctions et une biodiversité nécessaire aux écosystèmes. Une présentation de cette action au jeune public et aux adultes est envisagée à l'agenda de la fête de la science de la commune d'Hérouville-Saint-Clair en octobre 2024.
- Création de corridors écologiques : aménagement des espaces verts pour former des réseaux végétalisés entre les différentes zones de l'EcoQuartier pour permettre aux espèces de se déplacer, de se nourrir et/ou de se reproduire selon les lieux ou les espèces. Un corridor « sec » existe également pour les espèces déjà présentes dans le milieu rudéral. Les liens écologiques entre l'Orne et le canal ont été pris en compte dès le départ dans la conception du quartier.
- Plantation d'espèces indigènes : favoriser la plantation d'espèces végétales locales et indigènes, adaptées aux conditions environnementales de la région. Le paysagiste s'est basé sur le travail réalisé par l'antenne Normandie du conservatoire botanique de Brest qui a un fait un travail de recensement des espèces endémiques. Ces espèces sont souvent mieux adaptées à l'écosystème local et peuvent fournir des ressources alimentaires et un habitat adéquat pour la faune locale.
- Création de zones humides : aménagement de zones humides qui serviront d'habitats pour de nombreuses espèces de plantes et d'animaux.
- Installation de nichoirs et de gîtes : mise en place des nichoirs à oiseaux, des gîtes à chauves-souris, des abris pour les insectes et d'autres structures favorables à la reproduction et à l'abri des différentes espèces. Ces mesures sont inscrites dans le cahier de prescriptions à l'attention des différents promoteurs. De plus, des ateliers avec le GMN et le GON sont prévus pour dimensionner et placer ces gîtes à l'échelle de chaque lot. L'idée est de pallier le manque d'anfractuosités des nouveaux bâtiments, d'encourager la présence de la faune dans l'EcoQuartier et contribuer à leur protection.
- Gestion écologique des espaces verts : Les futurs gestionnaires seront encouragés à adopter des pratiques de gestion des espaces verts respectueuses de la biodiversité, par exemple : la gestion différenciée, la promotion de l'herbicyclage, l'implantation de prairies fleuries et la préservation des habitats naturels existants. Une notice d'entretien pourra être présentée aux services futurs gestionnaires.
- Sensibilisation et éducation : un livret d'accueil pour les acquéreurs et le bailleur social pourra présenter de manière pédagogique le quartier et accompagner les habitants pour qu'ils participent à la préservation de biodiversité.

En résumé, les principes d'aménagement de l'ancienne friche de la SMN en EcoQuartier démontrent la volonté de respecter les principes d'action préventive et de correction des atteintes à l'environnement, ainsi que la protection stricte des espèces. L'aménagement de l'EcoQuartier Archipel est conçu pour préserver la biodiversité et minimiser les impacts négatifs sur les espèces protégées, avec l'objectif de préserver voire d'augmenter la biodiversité présente dans la zone.

Enfin, le dossier d'enquête publique rappelle les ambitions de développement durable du projet. Les fiches de lot des opérations concernent notamment les dispositifs constructifs des bâtiments, les matériaux, le niveau de performance énergétique des constructions, le confort et la qualité d'usages, la santé, la mixité des typologies et des fonctions.

NB : Une copie intégrale des contributions du public est annexée au présent PVS et transmise par courriel

II- Les questions ou demandes de précisions du commissaire enquêteur

Par courriel, le commissaire enquêteur a transmis au Maître d'ouvrage les questions suivantes :
Courriel du 22/03/24 :

1. Conséquences de l'évolution du projet de ZAC Nouveau bassin

Au cours de l'été 2023, M. Joël Bruneau, maire de Caen, a annoncé le report de l'engagement du projet de ZAC "Nouveau bassin" en raison de la nécessité de réaliser des études complémentaires relatives aux risques d'inondation et de submersion marine que les travaux récents du GIEC pourraient conduire à réévaluer. Si les échéances de réalisation de ces études ne sont pas connues actuellement, de même que les conséquences qui pourraient en découler, M. Bruneau a cependant indiqué qu'une modification du programme de la ZAC, ne devait pas être exclue. D'ores et déjà, il apparaît que le prolongement de la ligne 2 du tramway sur la presqu'île ne sera pas inclus dans le projet Tramway 2028.

Compte tenu du poids que représente ce projet de création de 2400 logements dans l'architecture du PIM, le commissaire enquêteur souhaite savoir comment le maître d'ouvrage appréhende les conséquences possibles de ces changements sur le projet hérouvillais. Il note que de longs développements sont consacrés dans le dossier à la gestion mutualisée des terres excavées des trois ZAC du PIM et à l'équilibre déblais/remblais qui devait résulter de cette gestion à l'échelle du PIM. À titre d'exemple des questions qui pourraient se poser, il est noté à la page 53 du dossier II J "à ces matériaux provenant la Presqu'île Hérouvillaise viennent s'ajouter 20 000 m3 de matériaux techniques venant de la Z.A.C. du nouveau Bassin sur Caen pour réemploi sur le projet hérouvillais".

Réponse SAS Presqu'île hérouvillaise

En préambule, il est nécessaire de rappeler que les éléments du dossier de la présente enquête publique sont issus de l'avant-projet et des compléments de l'étude de l'étude d'impact réalisés sur la période 2021-2022 et soumis à l'autorité environnement en octobre 2022. L'annonce de l'arrêt du projet Caennais au printemps 2023 n'est donc pas pris en compte dans ces documents. Même si des compléments ont été apportés en juillet 2023 et en septembre 2023 (réponse MRAE), les quelques mois après l'annonce n'étaient pas suffisants pour mesurer pleinement l'impact sur le projet Archipel, et ce travail est toujours en cours en 2024.

Quelles incidences pour archipel de l'arrêt du projet caennais ?

Comme on a pu le voir précédemment, l'arrêt du projet caennais a fait évoluer la réflexion sur les marges du projet Archipel vis-à-vis des plus hautes eaux. Le nivellement du projet a été retravaillé fin 2023 de manière à décaisser le moins possible le site qui bénéficie d'une situation favorable. Le nouveau nivellement permet une réhausse de plus de 2 mètres des rez-de-chaussée les plus bas par rapport à l'avant-projet de 2022.

Voici les autres questionnements sur la pause de la ZAC caennaise du Nouveau Bassin et ses incidences pour l'EcoQuartier Archipel :

Prolongement de la ligne de tramway

Non prolongement de la ligne 2 du tramway sur la presqu'île caennaise dans le cadre de l'extension du réseau en 2028 : La ligne 4 du tramway, dont l'actuel terminus est situé sur la pointe de la presqu'île, la station « Presqu'île » sur l'avenue Victor-Hugo, devait se prolonger jusqu'à la Chaussée d'Alger, pour desservir le futur écoquartier du Nouveau Bassin. L'arrêt du projet a remis également en question cette extension du réseau.

Réponse : Une réserve foncière a été gardée entre le quartier Archipel et la desserte portuaire phase 2 dans la perspective du passage d'un transport en commun en site propre à terme. Toutefois, le prolongement du tramway jusqu'à la presqu'île hérouvillaise n'a pas été imaginé dans un futur



proche car une condition principale est nécessaire à son extension : l'arrêt des dépôts pétroliers côtiers (DPC). Cette installation est une ICPE (installations classées pour la protection de l'environnement) classée SEVESO, avec un Plan de Prévention des Risques Technologiques qui interdit tout déplacement de transport en commun à ses abords. L'arrêt de ces installations stratégiques n'est pas programmé ; le passage d'un tramway à travers la Presqu'île est donc inenvisageable à court terme. Néanmoins grâce à cette réserve foncière l'aménagement d'une infrastructure pour un transport en commun en site propre le long de l'écoquartier Archipel sera possible.

Ainsi, le non-prolongement de la ligne 4 de tramways sur la presqu'île caennaise n'aurait pas d'incidence sur la ZAC Archipel car son déploiement est soumis à des contraintes ne pouvant être levées qu'à long terme. Néanmoins, la réserve foncière existante entre le quartier Archipel et la desserte portuaire - phase 2 pour le passage d'un transport en commun en site propre pourrait recevoir un autre type de service que le tramway, par exemple : deux voies de bus en site propre à haut niveau de service qui éviterait la zone d'incidence du site classé SEVESO.

Mutualisation des stockages de terres excavées

Grâce au contrat de PIM, dont l'Etat est cosignataire, il est possible de considérer la notion de périmètre d'opération à l'échelle du PIM plus large que le périmètre des ZAC. Cela permet notamment de gérer les terres excavées comme des ressources, sans être soumis à la réglementation portant sur les "déchets" à l'intérieur du périmètre général du Projet d'Intérêt Majeur (PIM) Presqu'île. 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. Ainsi les ZAC, caennaise et hérouvillaise, ont prévu de s'associer dans un projet de plateforme de terre excavées et de mutualisation des ressources.

Bien que les projets de construction soient en pause sur la ZAC du Nouveau bassin à Caen, les opérations de dépollution et de création de la plateforme, financés par des subventions du fond friche, ne sont pas remis en cause. La plateforme mutualisée de gestion des terres excavées sera bien mise en œuvre dans le respect des objectifs initiaux.

Avec la remise en question des projets caennais et l'évolution du nivellement de la ZAC Archipel, les quantités de matériaux voués à transiter par la plateforme et à être réemployés sur les opérations respectives vont évoluer. Une étude est en cours pour déterminer les nouveaux volumes de matériaux qui seront mutualisés entre les deux projets ; à ce stade il n'est pas possible de produire des données chiffrées définitives. Néanmoins, l'arrêt du projet caennais aurait pour effet de fortement diminuer les besoins d'export et d'import de matériaux venant du nouveau bassin.

Le nouveau nivellement de la ZAC Archipel à Hérouville Saint-Clair consiste à positionner le projet au plus près du terrain existant et à garder une marge de sécurité vis-à-vis de la cote des plus hautes eaux à horizon 2120. Ces adaptations du projet vont générer moins de déblais et donc d'exports de matériaux. L'étude en cours sur la ZAC Archipel consiste à trouver, autant que possible, un équilibre déblais/remblais au sein de l'opération, évitant ainsi d'exporter des matériaux et permettant de s'affranchir des matériaux techniques qui devaient provenir initialement de Caen.

La plateforme de gestion des terres excavées servira quant à elle au stockage des matériaux non valorisables des deux ZAC caennaise et hérouvillaise : zones de pollution, remblais impropres, etc.

Pépinière commune pour la production de végétaux

Une production de végétaux mutualisée sur une zone située à proximité des deux Z.A.C. a été envisagée dans le cadre de la coopération entre les deux ZAC de la Presqu'île. Cette coopération n'a fait l'objet que d'un accord de principe. Il faudra se réinterroger dans plusieurs mois, quand les opérations seront à un niveau plus opérationnel, pour déterminer si des besoins entre la ZAC Archipel et la zone du nouveau bassin remanié ont des besoins concomitants en végétaux.

A ce stade, la création d'une pépinière n'est pas remise en question par les réflexions menées sur le projet du Nouveau Bassin à Caen.

2. Gestion des eaux

Il s'agit là d'un enjeu important pour l'aménagement du site, qui est abordé à plusieurs reprises dans différentes parties du dossier.

Toutefois il n'est pas aisé, pour un lecteur non-expert, de saisir la cohérence d'ensemble des rubriques consacrées à ce sujet, comme le montrent ces quelques citations :

- I B (A présentation de la ZAC) :
"La renaturation de la vallée de l'Orne et de son écosystème est indispensable pour permettre au nouveau quartier de s'installer dans cet écrin particulier. Des corridors verts, ou « chenaux », sont mis en place pour créer des liaisons végétales et écologiques entre l'Orne et le canal. Inspirés des canaux présents il y a plusieurs siècles, ils permettent de se rapprocher du sol naturel, de gérer les eaux pluviales..."
- II F 2.2.1 : *"Dans l'organisation globale du quartier, des chenaux partent du Canal pour se diriger vers l'Orne recréant milieu naturel et récréatif de prairies typiques à la vallée de l'Orne".*
- Mémoire en réponse à la MRAE p 43 : *"Par ailleurs, le projet ne comprend aucune connexion hydraulique entre le canal et l'Orne".*
- II E 3.1 : *"A noter, qu'il y a une volonté de rejet vers le Canal. Des discussions ont été menées avec les PORTS DE NORMANDIE pour avoir une autorisation. Il a été convenu que la création d'exutoire vers ce milieu était possible en respectant toutefois certains critères".*
- II J p129 Schéma de principe de gestion des eaux à l'échelle du projet : il ne fait pas apparaître de connexions vers l'Orne.
- II F 2.2.1 : *"Dans l'organisation globale du quartier, des chenaux partent du Canal pour se diriger vers l'Orne recréant milieu naturel et récréatif de prairies typiques à la vallée de l'Orne".*

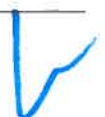
En ce qui concerne la finalité de la création des chenaux, est notamment évoquée la volonté d'en faire des "corridors écologiques" entre le canal et l'Orne. Comment le franchissement des obstacles que constitueront la DP 2 et le merlon antibruit sera-t-il assuré ?

Réponse :

Le terme « chenal » est une image donnée par les paysagistes pour exprimer une vision du projet paysager. Dans le cadre du projet Archipel, en terme géographique il serait juste de parler de « vallon » ou de « talweg » pour qualifier ces reliefs en creux qui séparent les îles.

Les « chenaux » ont plusieurs fonctions :

- Paysagère : la trame paysagère s'inspire effectivement de l'esprit des canaux présents sur ce site il y a plusieurs siècles, en recréant plusieurs dépressions perpendiculaires au canal qui permettent de dégager des vues sur le paysage et notamment le plan d'eau du canal.
- Hydraulique : les chenaux recueillent les eaux pluviales décantées une première fois via les noues du quartier pour les tamponner, améliorer la qualité des eaux par une seconde décantation avant leur rejet dans le canal avec un débit régulé fixé avec Ports de Normandie.
- Bucolique, ludique et pédagogique : par endroits, les chenaux seront accessibles en espaces de promenade avec un parcours ludique et pédagogique destiné à sensibiliser les habitants à la préservation de la biodiversité.
- Ecologique : Les chenaux seront en partie sanctuarisés et non accessibles au public car ils servent également à la compensation des zones humides détruites dans la cadre du projet. Les apports hydrauliques permettent de reconstituer des zones humides favorables à la biodiversité (le projet répond aux exigences en matière d'emprises à reconstituer et les mesures concrètes de reconstitution des fonctionnalités écologiques seront précisées en phase PRO du projet).



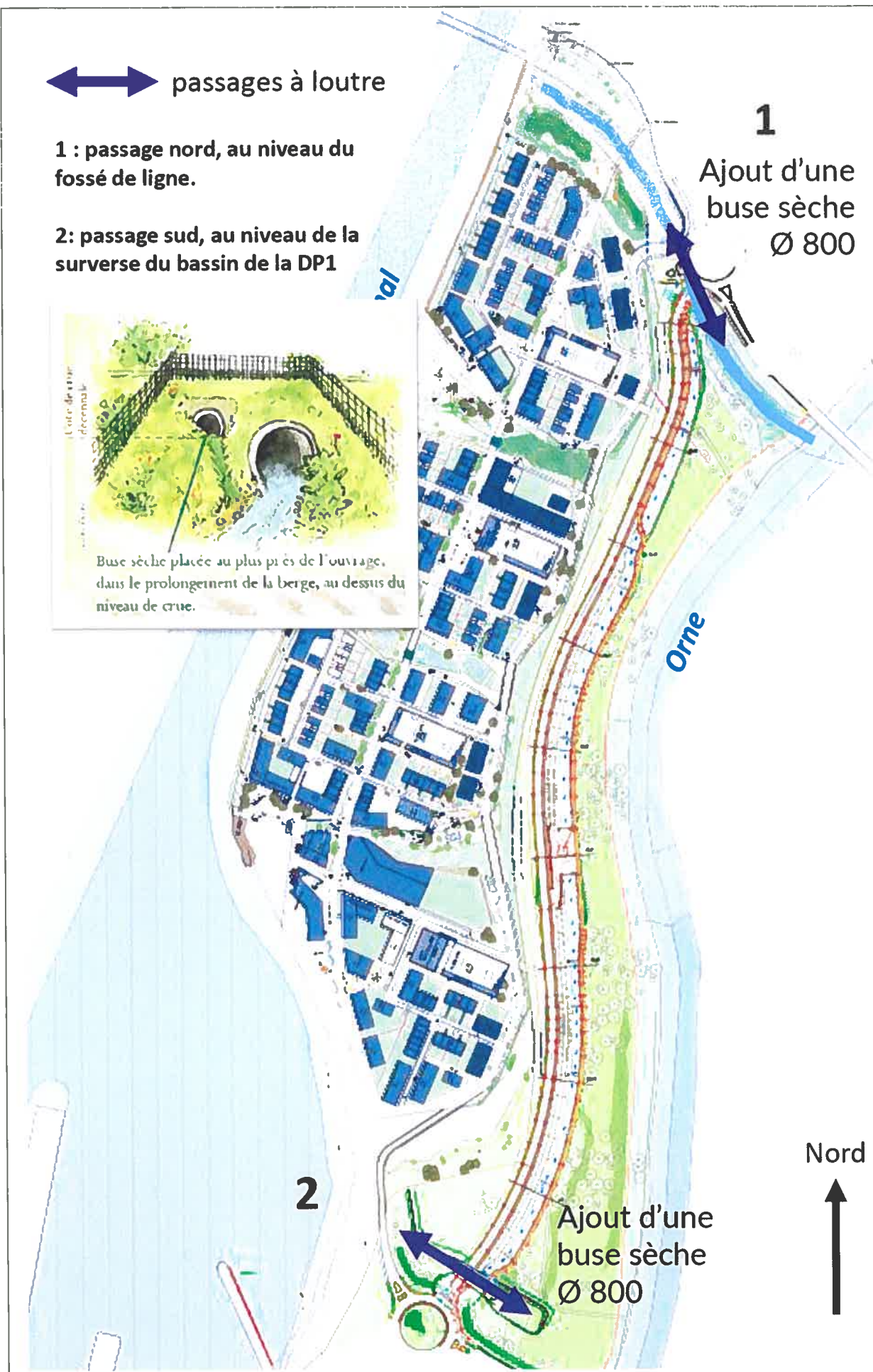
Le principe de corridor écologique entre le Canal et l'Orne viendra améliorer la situation actuelle, puisque deux passages pour la faune sous la voirie de la future Desserte Portuaire - Phase 2 sont prévus. L'un se situera à la verticale du busage du fossé de ligne au nord, et l'autre se situera au sud côté Desserte Portuaire – phase 1. Ces passages pour la faune ont été conçus pour permettre le passage de la macrofaune, et notamment des loutres. Leur positionnement et leurs caractéristiques ont fait l'objet d'entretiens préalables avec le Groupe Mammalogique Normand (GMN). La réalisation d'un passage intermédiaire au niveau du chenal entre l'île 2 et 3 a été étudié, mais au vu des forts enjeux techniques à passer sous la desserte portuaire - phase 2 à ce niveau, sa réalisation a été écartée en concertation avec le GMN.



↔ passages à loutre

1 : passage nord, au niveau du fossé de ligne.

2: passage sud, au niveau de la surverse du bassin de la DP1



3. Anticipation de la création future d'un transport collectif en site propre

Cette préoccupation est évoquée dans le dossier et notamment :

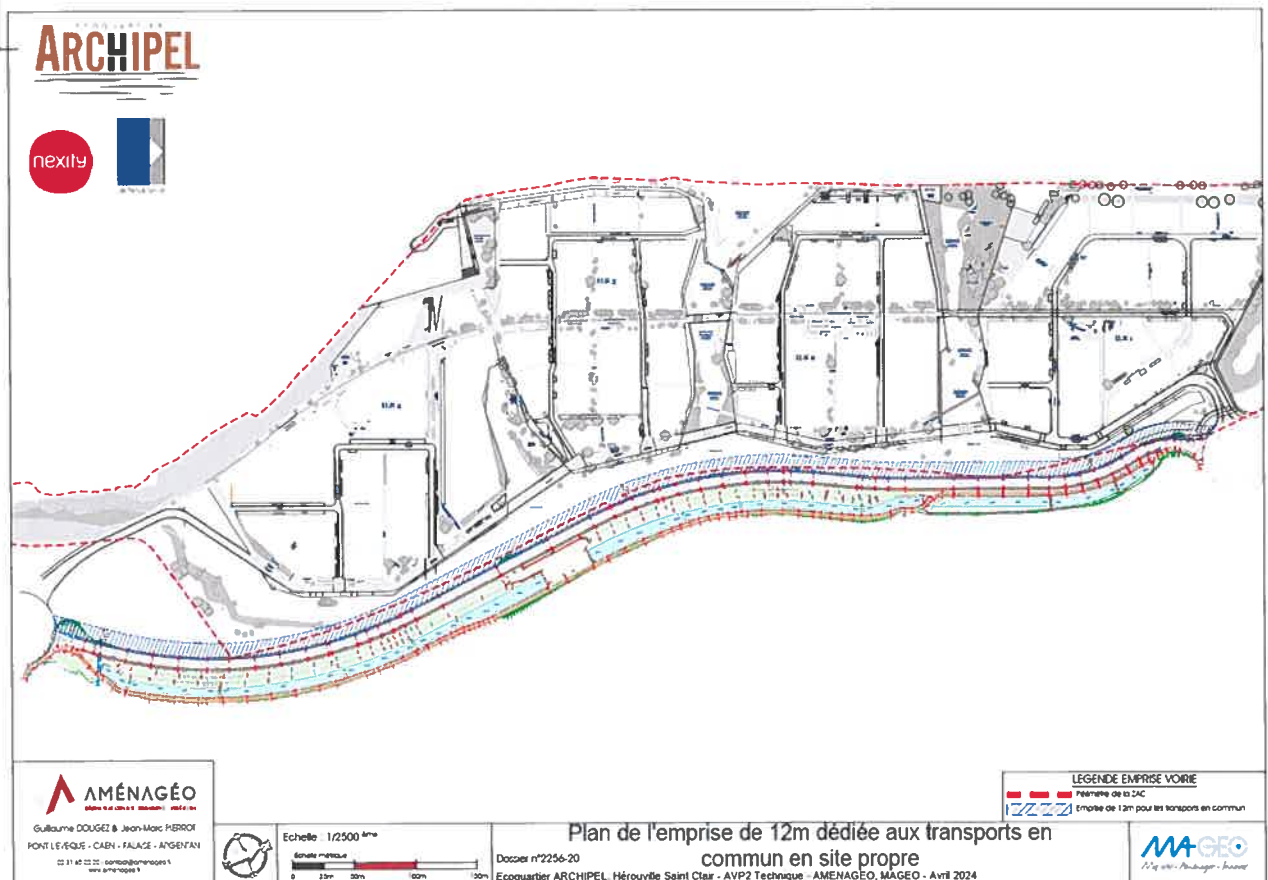
- Dans le bilan de la concertation relative à la DP 2 (rubrique transports en commun) : *"Ils seront mis en place au fur et à mesure du développement de l'Eco quartier ARCHIPEL. Si sa forme n'est pas à ce jour arrêtée, la conception des lieux retenue permet son implantation à différents endroits : sur l'ex RD402, sur la voie de desserte interne ou sur la bande de 12 m (?) longeant la Desserte Portuaire".*
- Dans le mémoire en réponse à la MRAE p 8 : *"le quartier sera dans un premier temps desservi par une ligne de bus. Mais, afin d'anticiper l'avenir, les emprises pour l'accueil d'un TCSP (Transport Collectif en Site Propre) à moyen/ long terme sont d'ores et déjà prévues dans l'aménagement de la rue principale".*

Il ne semble pas que l'emprise réservée pour cet aménagement futur apparaisse clairement dans les différents plans de coupe présentés pour les voiries.

Réponse:

Le non-prolongement de la ligne 4 de tramway sur la presqu'île caennaise n'a pas d'incidence sur la Z.A.C. Archipel car son déploiement était envisagé à plus long terme. Néanmoins, la réserve foncière existante entre le quartier Archipel et la desserte portuaire phase 2 pour le passage d'un transport en commun en site propre est maintenue et pourrait, le cas échéant, être utilisée pour accueillir une ligne de bus à haut niveau de service dont l'itinéraire éviterait le périmètre d'incidence de l'ICPE.

Il est vrai que cette réserve foncière prévue le long du futur quartier, entre la desserte viaire locale et la desserte portuaire – phase 2, n'apparaît pas clairement sur les plans présentés. Un plan dédié visible ci-après illustre une largeur théorique de 12 mètres qui sera précisée en phase PRO.



4. Végétalisation du site

II J p 62 : "Espaces verts recouverts par : Au moins 30 cm de terres saines rapportées et contrôlées au droit des espaces verts extérieurs (jardins publics)...et 50 à 100 cm de terres saines rapportées et contrôlées au droit des espaces verts extérieurs (jardins privés)".

Où est-il prévu de prélever ces "terres saines" ?

Réponse

L'EcoQuartier Archipel a pour ambition de tendre vers une valorisation maximale des matériaux et une économie circulaire. L'équilibre déblais / remblais est un objectif autant économique qu'écologique. Ainsi, rapporter par centaine de camions de la terre végétale prélevée sur des sites agricoles irait à l'encontre de la logique vertueuse du futur quartier.

Pour disposer de terre végétale « saine » dans cette friche industrialo-portuaire qui est en dépourvue, il est prévu de la créer à partir des matériaux du site. La terre végétale au droit des espaces verts (qu'ils soient privés ou publics) sera donc créée à partir des boues de dragage du canal stockées sur place, qui constituent un bon substrat de base. Ces matériaux sablonneux et limoneux seront fertilisés grâce à l'amendement de composte pour créer de la terre végétale. Des essais sous serres ont été réalisés pour trouver la meilleure « recette » entre les différents matériaux et les types de composte.

Par ailleurs, des analyses réalisées sur ces matériaux permettent de confirmer leur innocuité.

Ces données seront transmises à la DREAL (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement) et à l'ARS (Agence Régionale Sanitaire) dans le cadre du suivi de la requalification du site.

5. Modification du PLU d'Hérouville Saint-Clair

- Dans le schéma de la nouvelle OAP, la piste cyclable à réaliser parallèlement à la DP 2 n'est pas représentée.
- Quelles sont les PPA qui ont été consultées pour la mise en compatibilité du PLU ?

Réponse

Dans le schéma de la nouvelle OAP, la piste cyclable à réaliser parallèlement à la DP2 n'est effectivement pas représentée. Il est donc proposé de reprendre le schéma de l'OAP afin d'y faire figurer cet aménagement cyclable. La voie cyclable le long de la DP2 est complémentaire à celle qui sera réalisée au cœur de l'opération, permettant un transit vélo (sans accès au quartier) plus rapide.

Ci-dessous les PPA invitées à la réunion d'examen conjoint et les présents :

- SCOT Caen Normandie Métropole : présent
- CCI
- Chambre d'agriculture : présent
- CMA
- Conseil Départemental : présent
- DDTM : présent
- DRAC UDAP
- DREAL
- Eau du Bassin Caennais
- INAO
- Institution Interdépartementale du Bassin de l'Orne
- Région Normandie
- Section régionale de conchyliculture

6. Statut futur de la DP 2

Il J p 18 : "Gestionnaires du site en phase d'exploitation : Caen la mer pour la Z.A.C. et le Département 14 pour la D.P.2". Cette mention signifie-t-elle que la DP2 a vocation à être intégrée à la voirie départementale ?

Réponse :

La DP2 sera rétrocédée pour faire partie du domaine départementale et devenir RD402. L'exploitation sera assurée par le département

La route départementale 402 actuelle deviendra une promenade pour les modes actifs au sein du quartier Archipel. La desserte portuaire - phase 2 assurera la vocation de desserte qu'occupe la RD 402 actuelle.

La desserte portuaire phase 2, une fois devenue RD402 intégrera le domaine routier départemental au même titre que l'ancienne.

Elle sera à ce titre rétrocédée au département du Calvados.

7. Courriel du 29/03/24 :

Je profite de cet échange pour poser une question complémentaire : dans la présentation du projet on indique qu'il s'agira de construire 100 000m² de surface de plancher (90 000 pour les logements+5000 pour les activités en bordure de la DP2+ 5000 pour les commerces et activités de proximité. Et l'on ajoute qu'une emprise de 5000m² (identifiée sur le plan masse) est réservée pour un équipement public non défini à ce stade.

Pourquoi ne pas annoncer une surface de plancher de 105 000m² ?

Réponse :

L'emprise de 5000 m² réservée à un équipement public correspond à une surface au sol et non à une surface de planchers. Il n'y a pas à ce jour de destination précise pour l'équipement public. Il ne peut donc pas y être associé une surface de plancher.

Courriel du 08/04/24 :

8. Calendrier prévisionnel de réalisation

L'examen du dossier montre que les échéanciers de réalisation de la ZAC et de la DP2, présentés dans les documents élaborés en 2022/20223 (livraison phase 1 ZAC en 2026 ou travaux DP 2 en 2023/2024), nécessitent sans doute une actualisation qui tiendrait notamment compte des différentes étapes de procédure qui restent à franchir.

Cette actualisation est-elle en cours ?

Réponse :

Les travaux de la DP2 seront engagés dès l'obtention des arrêtés réglementaires relatifs à l'environnement et à la loi sur l'eau ; le planning actuellement envisagé est un démarrage de travaux à l'automne 2024 pour une durée de 14 mois environ.

Le planning de la Z.A.C. Presqu'île hérouvillaise « Archipel » a été précisé avec les promoteurs et le bailleur social qui ont été désignés pour réaliser les constructions de la phase 1 : « île 1 ».

Dans le cas d'une obtention des autorisations environnementales durant l'été 2024 et une validation de

la phase PRO en juillet 2024, le **planning prévisionnel de l'île 1 est le suivant** :

- Approbation du dossier de réalisation en septembre 2024
- Acquisition des terrains et reconstitution d'une ou plusieurs zones humides hors site
- Désignation des entreprises de travaux en septembre/octobre 2024
- Préparation des terrains en septembre/octobre 2024 (gestion des plantes envahissantes, dépollution, poursuite des actions de refertilisation des sols...)
- Conception architecturale au second semestre 2024 et dépôt des premiers PC en 2025.

Planning prévisionnel global de la Z.A.C. :

- ➔ Île 1 = achèvement horizon 2029
- ➔ Île 2 = achèvement horizon 2030
- ➔ Île 3 = achèvement horizon 2033
- ➔ Île 4 = achèvement horizon 2035

9. Coût des projets

Sauf erreur, le public n'a pas connaissance à partir du dossier d'enquête du coût des projets. La seule indication concernant la ZAC est donnée au titre des seuils définis par la loi sur l'eau (Travaux d'aménagement d'un montant supérieur à 1 900 000€). Quant à la DP 2, le chiffrage des travaux n'apparaît pas dans les documents de présentation.

Réponse :

Chaque année un compte rendu opérationnel et financier de la Z.A.C. Presqu'île hérouvillaise fait l'objet d'un rapport et d'une délibération en conseil municipal.

Le projet de Z.A.C. est financé et réalisé par un aménageur privé : la SAS Presqu'île Hérouvillaise. Les frais d'études engagés depuis 2020, 603 000 euros HT, ont été pris en charge par l'Aménageur (études urbaines, environnementales, géotechniques, etc.).

Une subvention publique du Fond Friche d'un montant de 270 000 euros (montant pouvant atteindre jusqu'à 900 000 euros pour l'île 1) a été versée à l'aménageur pour financer une partie des dépenses de gestion des terres sur l'île 1 (dépollution des sols, autres frais de remise en état).

Les modalités techniques et financières d'extension du réseau de chaleur dans le nouveau quartier sont en cours de définition avec Caen la mer.

Le montant des participations aux équipements publics versé par l'Aménageur est d'1,5 million d'euros affecté au renforcement d'un établissement scolaire existant et à la création d'un équipement dans Archipel.

Le bilan d'aménagement de la Z.A.C. inclus la réalisation des espaces verts, des zones de compensation écologiques, des voiries et réseaux divers qui seront remis aux différents concessionnaires.

Voici le bilan synthétique du Compte Rendu Annuel à la Collectivité (CRAC) 2022 approuvé en 2023.

Bilan au 31 décembre 2022

ZAC DE LA PRESQU'ÎLE HÉROUVILLAISE ÉCOQUARTIER ARCHIPEL BILAN CRAC 2021	Référence	2022		Prévisionnel	
	BILAN CRACL 2021	Réalisé en 2022	Cumul au 31/12/2022	Reste à réaliser	BILAN à terminalion
DEPENSES (K€ HT)					
Foncier (y compris sondages, géomètre...) + gestion de site	1 271	34	76	1 195	1 271
Participation équipements publics	1 500	0	0	1 500	1 500
Travaux dépollution - mise en état des sols	5 535		0	5 535	5 535
Travaux VRD	13 865		0	13 865	13 865
Honoraires BET, Urbaniste, Paysagiste, Maîtres d'oeuvres	2 455	209	603	1 941	2 544
Frais annexes, concertation, communication, activation...	350	46	64	286	350
Rémunération aménageur et commercialisation macrolots	2 523	0	0	2 523	2 523
Frais financiers	1 344	6	12	1 332	1 344
TOTAL DEPENSES (K€ HT)	28 843	295	755	28 177	28 932
RECETTES (K€ HT)					
Cessions foncières - logement libre	15 395			15 395	15 395
Cessions foncières - logements prix maîtrisé	7 695			7 695	7 695
Cessions foncières - logement social	3 945			3 945	3 945
Cessions foncières - commerce, hôtel, bureaux, services	997			997	997
Subvention notifiée (fond friche)	811	270	270	630	900
TOTAL RECETTES HT (K€ HT)	28 843	270	270	28 662	28 932
RESULTAT DE L'OPERATION (K€ HT)	0	-25	-485	485	0

Dépenses :

Actualisation du montant des honoraires prestataires (+39K€)

Recettes :

Versement d'une avance Fond Friche de 270 K€ en 2022 sur un total pouvant atteindre 900 K€ sur présentation des factures.

Résultat de l'opération

Le budget est stable par rapport au CRAC précédent.

Les travaux de Desserte Portuaire Phase 2 (y compris la voie verte cyclable) sont estimés, après les études détaillées à 3,4 millions d'euros Hors Taxe dont essentiellement :

- 2,9 millions d'euros hors taxe pour la partie VRD
- 0,35 millions d'euros Hors taxe pour le mur antibruit au niveau de l'antenne RTE

10. Navigation sur le canal

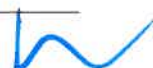
Dispose-t-on d'éléments de prévision concernant l'évolution possible du nombre de bateaux susceptibles de naviguer annuellement sur le canal (paquebots et navires de commerce) ?

Un accroissement du trafic ne risquerait-il pas d'avoir un impact, d'une part sur les nuisances sonores pour le futur îlot 4 et d'autre part sur la fréquence des fermetures du futur pont de Colombelles ?

Concernant le trafic portuaire actuel et projeté au niveau du bassin d'Hérouville :

D'après le courrier de la CCI joint à l'enquête publique, le terminal d'Hérouville qui se trouve à proximité du projet Archipel comptabilisait 17 escales sur 1093 escales pour tout le port de Caen Ouistreham en 2023, soit 1,56% du trafic. En tonnage, toujours en 2023, l'activité du terminal d'Hérouville totalisait 65 000 tonnes sur 2 540 000 tonnes pour tout le port de Caen Ouistreham, soit 2,56%.

Le trafic maritime projeté est stable.



11. Questions sur la DP 2

- Il est indiqué que les déblais de la voirie seront utilisés pour réaliser le merlon antibruit. Le contenu de l'étude géotechnique ne conduit-elle pas à nuancer quelque peu cette affirmation ?

Réponse :

Les matériaux de remblai constituant actuellement les premières couches de sol en place sont compatibles avec la réalisation d'un merlon. Les éventuels blocs seront mis au cœur du merlon ; ils seront concassés en cas de besoin afin d'avoir une taille adéquate pour assurer la stabilité du merlon. Les autres matériaux seront mis en œuvre par couches afin d'assurer la stabilité des pentes du merlon.

- Les prévisions de trafic, à terme et tenant compte de l'ensemble des fonctionnalités de la voie, font état d'un niveau possible de 33 000 véhicules/j. Compte tenu de l'impact d'un tel trafic en termes de nuisances sonores ne serait-il pas judicieux de prévoir dès la mise en service de la DP 2 une limitation de vitesse à 50 km/h au lieu de 70. La "pénalisation" des usagers serait d'autant plus supportable que la longueur du tronçon concerné n'est que de 900 m.
Il est à noter que le trafic de l'actuelle RD 402 génère déjà un niveau sonore non négligeable.

Réponse :

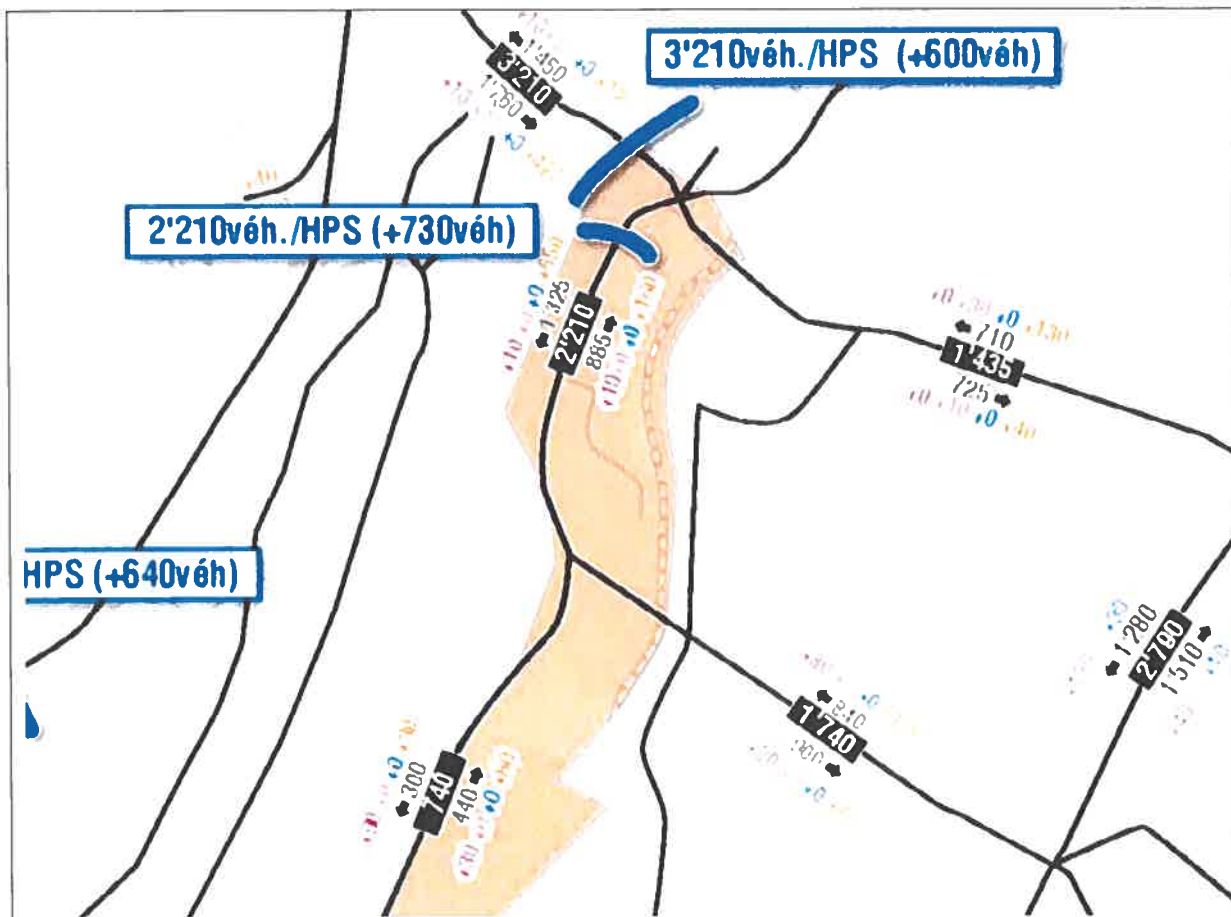
En préambule, il convient de préciser que le dimensionnement des protections antibruit est basé sur un trafic de 20 000 v/j ; ce trafic est dans la fourchette haute du trafic attendu sur cet axe ; le 1er tronçon de la desserte portuaire a été conçu sur la base d'un trafic de 10 à 15 000 v/j
Le trafic proche de 30 000v/j concerne plutôt le pont de Colombelles.

Le département sera le futur gestionnaire de la voie ; celle-ci fait partie du réseau de 1ère catégorie du Département, réseau amené à supporter un fort trafic notamment de poids lourds, et l'infrastructure est donc conçue pour cet usage ; elle se substitue à la RD402 qui sera intégrée à « Archipel » et doit être perçue comme une voie de transit et de contournement d'une zone habitée ; cette conception pacifie la zone d'habitat à venir.

Le profil en travers retenu est celui des routes équipées de BMF (bande multifonctionnelle), hors agglomération. La VMA (Vitesse Maximale Autorisée) habituelle sur ces routes est de 80 km/h, voire 90 km/h. Aucun accès (hormis ceux techniques) n'est prévu. L'environnement ne présente ainsi pas de risque.

Pour le gestionnaire, un doute subsiste sur le respect d'une VMA à 70km/h des usagers ; le comportement de l'utilisateur de la route se rattache à la perception qu'il en a et si des vitesses trop basses sont en place, des comportements inadaptés et potentiellement dangereux pourraient voir le jour. Abaisser la vitesse à 50km/h dans la situation actuelle (pas de zone d'habitat structurée et visible avant plusieurs années) renforcerait encore ce risque ; par exemple : automobilistes pressés qui s'impatientent derrière ceux qui respectent la limitation de vitesse.

Cette vitesse de référence est donc un compromis entre les différents objectifs (trafic) ou demandes des différentes parties prenantes (tel que le bruit) ; l'idée est plutôt d'adapter la vitesse à l'évolution du contexte urbain et à terme de passer à 50km/h lorsque l'urbanisation sera complète.



Extrait étude Presqu'île/ Transitec 2016

12. Charte éco quartier

Dans quelles conditions et selon quelles modalités la charte "éco quartier" signée en septembre 2022 par la ville d'Hérouville-Saint-Clair, Caen-la-mer et Nexity sera-t-elle prise en compte dans les négociations à venir entre l'aménageur et les promoteurs ?

Réponse :

La charte nationale EcoQuartier comprend 20 engagements. Ces 20 thèmes ont été priorisés et leur mise en œuvre détaillée et dans une charte de développement durable propre à l'EcoQuartier Archipel. Cette charte a infusé le cahier des charges qui a permis de consulter les promoteurs. Elle a aussi guidé la rédaction des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales essentielles dans l'aménagement du quartier car ces prescriptions fixent des règles et donnent des orientations aux promoteurs et au bailleur social (en complément du PLU).

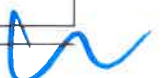
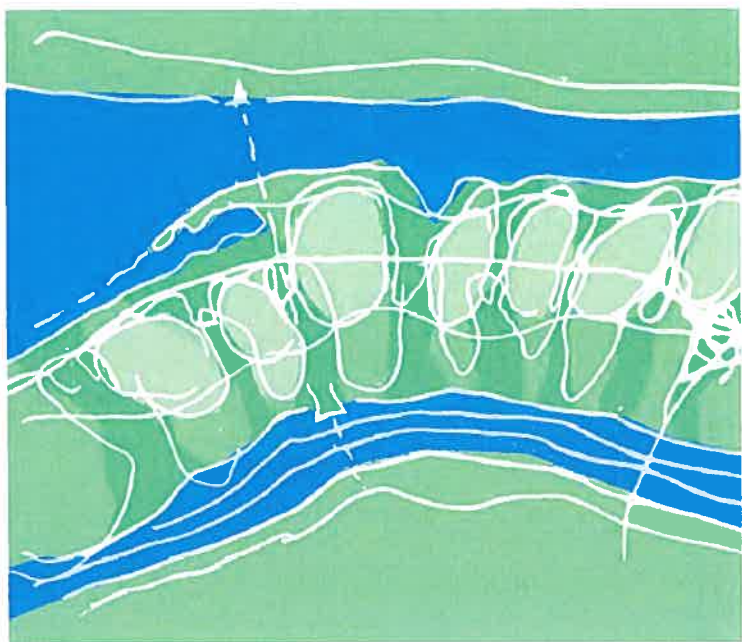
Le cahier des charges, la fiche de lot vient préciser ces thèmes croisés avec la charte EcoQuartier :

- Contexte et présentation du projet urbain ;
- Prescriptions architecturales (volume, hauteur, toiture, ouvertures, matériaux, locaux...) ;
- Prescriptions urbaines (implantations, mitoyenneté...) ;
- Prescriptions paysagères (insertion topographique, traitement des limites, palette végétale, biodiversité...) ;
- Prescriptions environnementales (performance énergétique, ENR, matériaux biosourcés, coefficient de pleine terre...) ;
- Prescriptions techniques, gestion des eaux pluviales, réseaux ...

- **Remarques sur le document "objectifs développement durable"** Page 18 : la carte fait apparaître les chenaux allant jusqu'à l'Orne alors que cela ne sera pas réalisé dans le cadre du projet ;
- Page 37 la formule "place/plage" pose question car, notamment du fait de l'interdiction de la baignade dans le canal, elle risque d'induire les lecteurs en erreur, la future darse ne correspondant pas à ce que tout un chacun peut imaginer à partir du terme "plage".

Réponse :

Les chenaux ont un rôle écologique, paysager et hydraulique. Les prairies créées dans les chenaux contribuent à la richesse écologique du projet. Les chenaux rappellent la géographie du site présente avant ses premières transformations par l'homme. Le paysage créé par l'équipe d'urbanistes et de paysagistes (Agence LAQ – ALPS LAND'ACT) s'inspire de la nature et de l'ancien paysage du fleuve pour promouvoir des modes de vie capables de cohabiter avec ce dernier. L'ambition n'est pas de reproduire la vie du centre-ville mais de s'adapter aux conditions uniques de ce milieu en bénéficiant d'un cadre paysager fluvial.



La topographie actuelle de la presqu'île, modelée notamment par les sédiments issus du canal et des sols hétérogènes à l'est de la route départementale RD 402, ne permet pas de connecter les chenaux à l'Orne. Au niveau de l'île 1, qui en est au stade d'études le plus avancé, la DP2 se situe à la cote 10m NGF tandis que le chenal débouche à une cote avoisinant 4m NGF. Il y a donc 6 mètres de dénivelé entre le canal et la DP2. A l'ouest de la DP2 la pente s'incline en direction de l'ancienne voie ferrée qui longe encore l'Orne.

La gestion des eaux de la DP2 est déconnectée de celle du quartier habité afin de traiter les eaux de ruissellements de voirie séparément.

Deux connexions sont créées pour la faune entre Archipel et le secteur de l'Orne : il s'agit de deux passages à loutres qui seront aménagés sous la DP2. La loutre est une espèce parapluie, cela signifie que ces passages bénéficieront à d'autres espèces également. Un cheminement de l'Orne jusqu'au canal est possible pour les animaux via ces passages mais il n'y aura pas de lien hydraulique entre les chenaux et l'Orne compte tenu de la topographie.

La pratique de la baignade est interdite dans le canal. Les aménagements aux abords de la darse ne constituent pas une plage de baignade mais un espace de détente et de loisirs. Si le terme « plage » est employé c'est dans le sens d'un espace pentu aux abords d'un rivage. Le rivage est composé d'un talus qui se situe à 1m au-dessus de l'eau et n'est pas directement accessible du fait de la végétation dense qui empêchera l'accès à l'eau au niveau de la pente végétalisée. L'onde de batillage lors des passages occasionnels de bateaux (vague jusqu'à 1 mètre) et l'interdiction de baignade dans le canal ont été pris en compte dans les usages projetés et les aménagements.

Un espace public situé plus haut que la calle de la darse en eau est appelé « place ». Il longe les immeubles de logement et la base nautique. La place permet de rejoindre, par l'aménagement d'une pente douce, le chemin de halage du canal de Caen à la mer.

13. Suivi des engagements pris

Durant la longue période d'élaboration du projet, les maîtres d'ouvrage de la ZAC et de la DP 2 ont été conduits, pour répondre aux nombreuses observations de l'Autorité environnementale et des services de l'État, à prendre toute une série d'engagements sur divers sujets sensibles tels que la gestion des eaux superficielles, la protection des eaux souterraines, la dépollution du site, la compensation de la réduction des zones humides ou encore la protection de la biodiversité faunistique et floristique, pour s'en tenir à l'essentiel.

Quel type d'organisation les maîtres d'ouvrage se proposent-ils de mettre en place, en phase de travaux comme en phase d'exploitation, pour s'assurer du respect des engagements pris ?

Réponse :

L'arrêté préfectoral d'autorisation environnementale précisera les mesures de suivi et de compensation qui s'imposeront à l'Aménageur de la Z.A.C. Presqu'île hérouvillaise et à Caen la mer pour la desserte portuaire.

Pour le projet Archipel :

Les dispositifs de suivi des mesures compensatoires prévues sont détaillés à la page 101 et suivantes de la demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées.

- Un travail de préparation du site sera initié après obtention des autorisations environnementales (deuxième semestre 2024). Cette préparation vise notamment à gérer les plantes invasives pour



qu'elles ne se disséminent pas.

- **En phase travaux** : L'Aménageur déclinera les mesures qui figureront dans l'arrêté préfectoral d'autorisation environnemental à son échelle et transférera certaines mesures aux promoteurs le cas échéant. Un cahier des prescriptions de chantier responsable (ou Charte chantier vert) sera annexé aux marchés passés par l'Aménageur SAS Presqu'île hérouvillaise avec les entreprises de travaux. Ce document sera également transmis aux promoteurs. Ceci s'intègre également dans la démarche EcoQuartier.

- **En phase exploitation** :

L'Aménageur missionnera un bureau d'étude environnemental, « un écologue », pour l'accompagner dans la mise en œuvre des mesures prescrites par l'arrêté d'autorisation environnemental.

Pour la desserte portuaire phase 2 : (sous réserve des mesures qui figureront dans l'arrêté préfectoral d'autorisation environnemental).

- Concernant la faune, la Communauté Urbaine de Caen la mer s'est engagée à réaliser des passages à faune pour les loutres lors des échanges avec l'Autorité Environnementale et les services de l'État.
- Concernant la flore, une attention particulière va être portée au repérage précis des espèces exotiques envahissantes (*Buddleia*) en phase préparation et exécution afin d'éviter les disséminations sur le site et à l'établissement de voies de circulation quand cela est nécessaire et possible.

Enfin, bien que le projet de DP2 ne soit pas concerné par la suppression de zones humides, la grande superficie de bassin pourra permettre à des espèces de s'installer sur le site.

- En phase exploitation, Caen la mer propose de mettre en place un suivi réalisé 1 an après les travaux et 5 ans après ; le suivi serait fait avec 1 à 2 passages par un spécialiste environnemental (écologue). Cela permettra de comparer l'évolution du site par rapport à la « photographie » prise lors du diagnostic faune flore réalisé lors des études.

Le 02 mai 2024

Pour la SAS PRESQU'ÎLE HEROUVILLAISE
Le Président, Jean-Luc PORCEDO

