

REPUBLIQUE FRANCAISE
DEPARTEMENT DU CALVADOS
ARRONDISSEMENT DE CAEN

COMMUNE DE OUISTREHAM

**EXTRAIT DE LA
SEANCE DU 14 SEPTEMBRE 2020**

L'an deux mille vingt, le lundi 14 septembre à 18h30, le Conseil Municipal, légalement convoqué le 8 septembre, s'est réuni en séance ordinaire en l'Hôtel de Ville, sous la présidence de Romain BAIL, maire de Ouistreham.

Etaient présents : Pascal CHRETIEN, Isabelle MÜLLER DE SCHONGOR, Robert PUJOL, Sabine MIRALLES, Paul BESOMBES, Sophie POLEYN, Luc JAMMET, maires adjoints,

Annick CHAPELIER, François PELLERIN, Patrick QUIVRIN, Josiane CLEMENT-LEFRANÇOIS, Béatrice PINON, Pascale DEUTSCH, Nadia AOUED, Christophe GSELL, Jean-Pierre MENARD-TOMBETTE, Fabienne LHONNEUR, Martial MAUGER, Matthieu BIGOT, Amélie NAUDOT, Patrick CHRETIEN, Pascale SEGAUD CASTEX, Sophie BÖRNER, François NOURRY, conseillers municipaux.

Absents excusés / pouvoirs (P) : Catherine LECHEVALLIER (P à M. BESOMBES), Thierry TOLOS (P à M. Pas. CHRETIEN), Raphaël CHAUVOIS (P à M. Pat. CHRETIEN), Yves MESLÉ (P à Mme SEGAUD CASTEX) ;

Secrétaire de séance : Mme NAUDOT.

URBANISME - ENQUETE PUBLIQUE – AVIS SUR LE PROJET DE PLAN DE PREVENTION MULTIRISQUES (PPRM) DE LA BASSE VALLEE DE L'ORNE

DEL20200914_08

Présents : 25

Pouvoirs : 4

Votants : 25

Pour : 23

Contre : 2

Abstentions :

Rapporteur : M. Pas. Chrétien

1. Contexte

Par arrêté préfectoral du 20 mai 2016, le préfet du Calvados a prescrit le plan de prévention multi-risques (dénommé PPRM) de la basse vallée de l'Orne qui traite à la fois des risques littoraux et des inondations par débordement de cours d'eau. Les délais d'élaboration ont été prolongés par arrêté préfectoral du 1^{er} avril 2019 qui prévoit une approbation du document par le préfet avant le 20 novembre 2020, faute de quoi l'ensemble de la procédure serait à reprendre.

C'est la raison pour laquelle les services de l'Etat ont engagé la consultation des personnes publiques concernées par ce plan, qui doit précéder l'enquête publique, du 24 juin 2020 au 24 août 2020 (deux mois réglementaires), période peu propice à la tenue des assemblées délibérantes.

Le PPRM fait l'objet d'une procédure d'élaboration conduite par la DDTM sous l'autorité du préfet qui l'approuvera après la présente consultation et l'enquête publique.

Il concerne vingt-trois communes : Lion-sur-Mer, Hermanville-sur-Mer, Colleville-Montgomery, Ouistreham, Sallenelles, Amfréville, Merville-Franceville Plage, Bénouville, Ranville, Blainville-sur-Orne, Hérouville-Saint-Clair, Mondeville, Caen, Colombelles, Bretteville-sur-Odon, Verson, Louvigny, Fontaine-Etoupefour, Eterville, Fleury-sur-Orne, May-sur-Orne, Feugueroles-Bully, Saint-André-sur-Orne.

Il porte sur les risques :

- ✓ d'inondation par débordement de cours d'eau tels qu'identifiés dans le Plan de Prévention des Risques d'inondation (PPRi) de la basse vallée de l'Orne approuvé le 10 juillet 2008 ;
- ✓ d'inondation par submersion marine ;
- ✓ de mouvements de terrain liés aux phénomènes littoraux (érosion et migration dunaire).

Le PPRM transmis comprend :

- **une note de présentation** qui rappelle les textes en vigueur en matière de risques naturels, expose la motivation du plan de prévention de la basse vallée de l'Orne et les modalités de son élaboration, le contexte territorial (phénomènes historiques, aléas submersion marine, érosion côtière et inondation

par l'Orne) et les enjeux dans le périmètre du PPR et qui présente les principes d'élaboration du zonage réglementaire ; la cartographie relative aux aléas et aux enjeux est consultable sur le site des services de l'Etat dans le Calvados ;

- un ensemble de plans de zonage réglementaire au 1/5000^e (feuilles 2 et 4 pour le territoire de Ouistreham) ;
- un règlement qui rappelle le champ d'application du plan de prévention et sa portée et qui définit la réglementation pour les différentes zones :
 - zones rouges (indiquées Rs pour submersion et inondation et Re pour érosion) : totalement inconstructibles ;
 - zones bleues (secteurs B1, B2, B3 et B4) : constructibles avec des prescriptions plus ou moins importantes en fonction des secteurs ;
 - zones oranges : constructibles avec prescriptions pour des équipements de sports extérieurs et de l'hôtellerie de plein air (camping, PRL, ...) à l'exclusion de l'habitat ;
 - zones jaunes et vertes : constructibles.

Après la consultation des collectivités en cours et une enquête publique d'une durée d'un mois sur le projet de PPRM et les avis recueillis, le préfet procédera à l'approbation du plan de prévention éventuellement modifié ; il sera alors opposable aux tiers et annexé aux PLU des communes concernées, puis au PLUi de Caen la mer.

2. Observations sur le projet

Le projet a été élaboré en « concertation » avec les collectivités locales et le public à travers notamment la création d'un comité de pilotage regroupant toutes les personnes publiques associées qui s'est réuni 6 fois en 6 ans et la tenue de deux réunions publiques.

Des échanges entre les services de la DDTM et ceux des collectivités locales impliquées ont également permis de faire évoluer le document.

Néanmoins un certain nombre d'observations n'ont pas été prises en compte et le document soumis à consultation soulève de nouvelles remarques :

2-1 Sur la forme

En dehors du fait que la période pour consulter les collectivités n'est pas judicieuse, puisqu'il est difficile de réunir les conseils municipaux et communautaires pendant les deux mois d'été, il apparaît que le dossier transmis est incomplet.

En effet, sur les plans de zonage réglementaire, l'indice des zones rouges (Re et Rs) n'est pas reporté sur la carte contrairement à ce qui est indiqué dans la légende, de sorte qu'il n'est pas possible de savoir si tel ou tel secteur cartographié en rouge relève du règlement de la zone Re ou de celui de la zone Rs.

2-2 Sur le fond

➤ « La bande de précaution »

La réglementation du PPRM résulte du croisement des aléas répertoriés et des enjeux du secteur soumis à cet aléa (aléa + enjeu = règlement).

A Ouistreham, la première phase d'études a montré que, quel que soit le scénario modélisé (scénario de référence/événement centennal, scénario à échéance 100 ans intégrant le changement climatique,...), il n'y avait pas d'aléa submersion marine et inondation sur le territoire communal.

Toutefois, sur la base d'une méthodologie nationale du Ministère de l'Ecologie qui prévoit notamment que la modélisation de l'aléa submersion marine prenne en compte une brèche d'une largeur de 100 mètres dans une digue maritime ou fluviale qui protège les zones basses, l'hypothèse retenue a été la création d'une brèche sur le quai du canal maritime du port de Caen-Ouistreham



où sont accostés notamment les bateaux de pêche (quai aux engins), créant un aléa dans le quartier bâti entre l'avenue Michel Cabieau et le quai Charcot et le Val Pré.

Or, il ne s'agit pas d'une digue de protection contre la submersion marine, mais d'un ouvrage maritime à l'intérieur d'un port protégé par des écluses qui lui assurent un niveau d'eau constant.

A cette remarque, les services de l'Etat ont rétorqué que, dans la modélisation, les ouvrages hydrauliques tels que les écluses sont considérés comme défaillants, une heure avant la marée haute. Or, une heure avant l'événement, les portes des écluses subissent une pression d'eau aval et amont équivalente et ne peuvent donc plus s'ouvrir. Il n'y a donc aucune conséquence sur la protection du port qui est assurée jusqu'à ce que l'événement de référence entraîne une surverse des eaux marines dans le canal, sans d'ailleurs aucune conséquence sur les zones urbaines, puisque, selon la modélisation, sans la création de cette brèche, l'eau ne déborde pas dans les secteurs de la ville situés sous le niveau marin de référence (niveau marin centennal augmenté de 20 cm).

D'autre part, cette hypothèse de brèche aurait pour première conséquence, sans même qu'il y ait submersion marine, de vider le port de Caen-Ouistreham (avec les conséquences économiques qu'on imagine), dans la mesure où certaines zones de la ville ont une altimétrie inférieure à celle du canal maritime.

L'autorité portuaire (syndicat mixte Ports de Normandie) est donc très attentive à la tenue des berges du canal inspectées régulièrement et cette hypothèse de brèche de 100 mètres de large sur un quai aménagé sur la berge ouest lui apparaît tout simplement inimaginable, le moindre défaut repéré faisant l'objet d'une intervention immédiate, car il s'agit de la survie du port.

Ensuite, la poursuite des études sur le plan de prévention a amené à l'élaboration d'une cartographie des aléas littoraux. Sur ces cartes est apparue une « bande de précaution » à l'arrière de la même berge du canal maritime du port de Caen-Ouistreham, sous le prétexte que, toujours dans le cadre de la méthodologie nationale du ministère de l'Ecologie, cette bande de précaution inconstructible doit être mise en place à l'arrière des digues de protection contre la submersion marine, considérant qu'aucune digue n'est infaillible.

La commune a alors contesté auprès des services de l'Etat, l'instauration de cette bande de précaution d'une largeur comprise entre 50 et 180 mètres qui entraîne l'inconstructibilité d'une zone urbaine importante, en rappelant, tout d'abord, que considérer que la berge du canal maritime est une digue de protection contre la submersion marine est **une erreur manifeste d'appréciation** et qu'il n'y a donc pas lieu de lui appliquer les dispositions prévues par la méthodologie nationale et notamment l'instauration de cette bande de précaution, et en précisant, de plus, que cette berge du canal n'est pas directement en contact avec la mer, l'ouvrage de premier rang étant constitué des portes aval des écluses, suivi en deuxième rang des portes amont des écluses, ouvrages qui, comme nous l'avons démontré, ne peuvent pas être « défaillants » une heure avant la marée haute.

Mais cette bande de précaution, reposant sur l'application d'une méthodologie nationale issue des événements de Xynthia et pas forcément transposable à tous les territoires, est maintenue dans le projet soumis à l'avis de la commune.

En tout état de cause, même si le quai Charcot, ouvrage portuaire qui n'est même pas en contact avec la mer devait être considéré comme une digue de protection contre la submersion marine, la méthodologie du Ministère prévoit, pour justifier d'une possibilité d'une brèche dans une digue, que « Sauf cas exceptionnel, par exemple, ouvrage de plusieurs dizaines de mètres large à la base et très solide, aucun ouvrage ne peut être considéré comme infaillible ... ».

Or, le quai Charcot correspond justement à cette exception en présentant une largeur en surface comprise entre 20 et 25 mètres et à la base comprise entre 65 et 85 mètres selon étude de profils

du canal et sa solidité est confirmée par le syndicat mixte Ports de Normandie, propriétaire du canal maritime et de ses berges dont le quai Charcot, qui considère comme impossible la détérioration de cet ouvrage par des chocs mécaniques marins qui, eux-mêmes, n'ont aucune chance de se produire à cet endroit.

➤ Les zones oranges

Comme exposé ci-avant, les zones oranges résultent d'un aléa faible et d'enjeux définis par l'occupation actuelle constatée, à savoir les terrains de sport et les équipements qui les accompagnent et l'hôtellerie de plein air (terrains de camping et caravanage et parcs résidentiels de loisir).

Sur le territoire de Ouistreham, 5 zones oranges sont répertoriées : le stade Kieffer, les terrains autour de la maison des jeunes de la Pointe du Siège, le camping municipal Riva-Bella dans sa partie non concernée par la bande de précaution, une partie du PRL Les Jardins du Canal et le terrain d'accueil des gens du voyage route de la Pointe du Siège.

Dans ces zones, selon le projet de règlement, seuls peuvent être autorisés les aménagements ou équipements nouveaux liés à des activités sportives, récréatives et/ou de loisirs, les équipements collectifs publics et l'installation d'Habitations Légères de Loisirs (HLL) ou de résidences mobiles de loisirs (« mobil home ») dans les établissements existants à condition de ne pas augmenter la capacité d'accueil.

Cela signifie que les espaces concernés ne peuvent pas évoluer et, en tout cas, ne peuvent pas changer de destination, alors qu'ils sont entourés de zones vertes ou bleues (B1) qui sont affectées à l'habitat et constructibles.

Or, certaines de ces zones peuvent être amenées à changer d'affectation en extension des zones vertes ou bleues qui les entourent ; c'est le cas du stade Kieffer (dont le parking est en zone bleue) et des terrains de la maison des jeunes de la Pointe du Siège (dont les bâtiments sont en zone bleue).

C'est pourquoi il serait logique de les rattacher aux zones qui les jouxtent, en tant que zones urbaines destinées à l'habitat et aux équipements qui l'accompagnent.

Il s'agit là encore de tenir compte des réalités locales et pas uniquement d'une méthodologie nationale.

➤ L'ancienne décharge

Une zone rouge figure sur une partie de l'ancienne décharge du Maresquier.

Il s'agit vraisemblablement d'une erreur cartographique par décalage vers le sud de la zone rouge située sur les terrains du Domaine Les Roches et de Madame Toutain.

En fait, cette erreur date du Plan de Prévention des Risques d'inondation (PPRI) de la basse vallée de l'Orne élaboré suite aux inondations de janvier 1995, approuvé en octobre 1999 et modifié par arrêté préfectoral du 10 juillet 2008 pour tenir compte des aménagements réalisés par le Syndicat Mixte de Lutte contre les Inondations (SMLI) de la basse vallée de l'Orne pour abaisser les niveaux des crues de l'Orne dans l'agglomération caennaise.

Cette zone « verte » du PPRI (où seuls sont interdits les sous-sols et la construction d'établissements destinés à accueillir spécifiquement des personnes à mobilité réduite) devient « rouge » dans le projet de PPRM sans plus d'explication.

En tout état de cause, cette inondabilité n'est pas crédible au regard de la topographie des lieux (butte de terre de 2 à 6 m de hauteur).



3. Avis

Lu et entendu l'exposé, compte-tenu des observations précédentes et après délibération, LE CONSEIL MUNICIPAL, à la majorité des votants¹ avec 2 voix contre²:

- EMET un avis TRES DEFAVORABLE sur le projet de Plan de Prévention Multi-Risques de la Basse Vallée de l'Orne ;
- DEMANDE que ce projet soit modifié par :
 - ✓ la **suppression de la bande de précaution** et la zone rouge qui l'accompagne figurant sur les terrains situés à l'arrière du quai Charcot (lui-même en zone verte) sur une largeur variant de 50 à 180 mètres, dans la mesure où elle résulte d'une erreur d'appréciation quant à la qualification du quai ;
 - ✓ la **transformation des zones oranges en zones vertes et/ou bleues (B1)** sur les terrains du stade Kieffer et la maison des jeunes de la Pointe du Siège pour permettre leur évolution ;
 - ✓ la **suppression de la zone rouge** portée par erreur sur l'ancienne décharge du Maresquier ;
- MANDATE Monsieur le Maire pour déposer cette délibération auprès de la commission d'enquête qui sera mise en place pour l'enquête publique relative au PPRM de la basse vallée de l'Orne.

A noter que la consultation des collectivités concernées sur le projet de PPRM devrait être renouvelée par transmission d'un dossier complet (comportant les indices Re et Rs sur les cartes de zonage réglementaire).

Fait et délibéré en séance les jour, mois et an que dessus.

Extrait conforme aux registres des délibérations.

Le registre dûment signé,

LE MAIRE



Romain BAIL

Affichée le **18 SEP. 2020**
Certifiée exécutoire le

¹ Mme Segaux Castex (+ pouvoir M. Meslé) et M. Pat. Chrétien (+ pouvoir M. Chauvois) ne prennent pas part au vote.

² Mme Börner et M. Nourry émettent un avis favorable sur le projet de PPRM.