
 RÉPUBLIQUE FRANÇAISE	ELABORATION DU PLAN DE PREVENTION MULTI-RISQUES DE LA BASSE VALLEE DE L'ORNE	Service	SUR/PR
		Rédigé par	M.Laforêts
 DIRECTION DÉPARTEMENTALE DES TERRITOIRES ET DE LA MER DU CALVADOS	REUNION PUBLIQUE DE CONCERTATION DU 04 DECEMBRE 2018	Version	V1
		Visé par	V.Lepetit
	COMPTE-RENDU	Vérfié par	A-C. Salamand
		Approuvé par	G.Barron
		Date	21/12/18
Diffusion :	Mairies – communautés de communes – Préfecture		

Le 04 décembre, à 18h30, une réunion publique de concertation s'est tenue dans la salle polyvalente de Bénouville, dans le cadre de l'élaboration du Plan de Prévention multi-Risques (PPR) de la Basse Vallée de l'Orne, en présence d'environ 80 de personnes. Cette réunion avait été annoncée par voie de presse dans Ouest-France le 24 novembre et le 3 décembre 2018. Les communes comprises dans le périmètre du plan de prévention multi-risques avaient été invitées à porter l'information à la connaissance des habitants par tous moyens en usage.

Le présent compte-rendu ainsi que les différents documents présentés en séance sont accessibles depuis le site internet de l'État dans le Calvados :

<http://www.calvados.gouv.fr/le-projet-de-plan-de-prevention-multi-risques-de-a6377.html>

Monsieur BELLOMO, Maire de Bénouville, introduit la réunion en remerciant les participants pour leur présence. Il indique que la réunion a pour objet la présentation du plan de prévention multi-risques de la Basse Vallée de l'Orne (PPR) par la Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Calvados (DDTM 14). Il précise que cette réunion permettra d'approfondir nos connaissances sur les risques à venir sur l'ensemble des 23 communes concernées par ce plan.

Monsieur BARRON, Directeur Adjoint de la Direction départementale des territoires et de la mer (DDTM 14), poursuit en remerciant les élus et les participants d'être venus nombreux. Il précise que le projet de PPR fait l'objet d'une présentation lors de 3 réunions publiques programmées au mois de décembre, en fonction des spécificités du territoire, à Bénouville, Caen et Louvigny. Il présente l'ordre du jour de la réunion et les différents intervenants :

Monsieur LEPETIT, responsable de l'unité prévention des risques à la DDTM 14 ;

Madame LAFORÊTS, adjointe à la cheffe du Service Urbanisme et Risques à la DDTM 14 ;

Monsieur LE CROM, adjoint au responsable de la Délégation Territoriale de Caen à la DDTM 14 ;

Monsieur ROSSETTI, ingénieur du bureau d'études ALP'GÉORISQUES, missionné par la DDTM 14.

Il rappelle également l'historique de ce PPR prescrit en 2016 qui a fait l'objet de nombreux comités techniques et d'une concertation au sein de comités de pilotage et lors de réunions publiques en 2016. Il précise que ce PPR est en cours de finalisation et indique les prochaines échéances : consultation des collectivités au cours du 1^{er} semestre 2019, une enquête publique programmée à la fin du 1^{er} semestre 2019, l'approbation du PPR étant envisagée au cours du second semestre 2019. Il informe que deux autres PPR littoraux, le premier relatif au littoral du Bessin et le second spécifique à la Dives, vont suivre les mêmes échéances dans le département.

Monsieur LEPETIT présente la démarche engagée et le contenu du PPR.

Un participant souhaite savoir si l'enquête publique est le dernier moment pour pouvoir s'exprimer et connaître le périmètre de l'enquête publique.

Monsieur LEPETIT confirme que l'enquête publique, qui se déroulera sur l'ensemble des 23 communes du PPR, sera le lieu privilégié pour l'expression du public et des associations. Un commissaire enquêteur sera nommé et des registres destinés à recueillir les observations seront mis à la disposition du public dans toutes les mairies.

Monsieur ROSSETTI poursuit en présentant les phénomènes et les aléas.

La présentation de Monsieur ROSSETTI se termine en laissant la parole au public lors d'échanges avec les intervenants.

Une participante fait remarquer que l'établissement de la « bande de précaution » le long du quai Charcot s'appuie sur une circulaire, non publiée au journal officiel, et un guide ministériel qui ne sont pas des textes réglementaires.

Une participante s'interroge sur la précision des méthodes mises en œuvre pour la caractérisation des aléas. En effet, si la méthode permettant d'évaluer les aléas « érosion » basée sur une approche historique des phénomènes est jugée approximative, elle se demande comment peut être qualifiée la méthode de modélisation utilisée pour caractériser les phénomènes de submersion sans événement historique. La participante souligne que si ces méthodes sont approximatives, elles ont des conséquences concrètes sur le territoire. La participante demande si des reconnaissances sur le terrain ont été faites.

Monsieur ROSSETTI confirme que l'emprise de la zone exposée à l'érosion est estimée à partir d'un recul moyen calculé à partir des phénomènes historiques observés grâce aux photographies aériennes anciennes. Compte-tenu des imprécisions liées à cette méthode, une marge de sécurité de +10 m est ajoutée. Concernant les aléas liés à la submersion marine, une modélisation des phénomènes, calée à partir d'événements historiques identifiés sur certains points du territoire, est établie. Cette modélisation, construite à partir de données rigoureuses, est couplée à des visites de terrain. À la demande d'un participant, Monsieur ROSSETTI précise qu'en l'absence d'événement historique connu de récurrence au moins centennale (une probabilité de survenance de 1 sur 100 au cours d'une année), on reconstitue par modélisation un phénomène d'une période de retour d'au moins 100 ans.

Un participant précise qu'il y a des constructions sur le quai Charcot et qu'il existe un historique qui doit être pris en compte.

Monsieur ROSSETTI confirme que le phénomène de référence ayant servi à la caractérisation des aléas dans le cadre du PPR n'a pas été observé historiquement sur le territoire. Cependant, il est nécessaire de se projeter sur un phénomène qui peut se produire. Le phénomène de référence a ainsi fait l'objet d'une modélisation qui a été calée sur des épisodes historiques seulement connus sur certains points.

Une participante souhaite savoir qui détermine les critères.

Monsieur ROSSETTI indique que la méthodologie d'élaboration des PPR littoraux est établie à l'échelle nationale. Il précise qu'il n'y pas de différence de traitement et que les mêmes principes et la même méthodologie sont utilisés à l'échelle du territoire national, puis appliqués localement en utilisant les données propres au territoire. La méthode utilisée est rigoureuse, les calculs sont justes même s'il y a effectivement des incertitudes sur les données utilisées.

Monsieur LEDRAN, ancien maire de Ouistreham souligne que d'importants travaux ont été réalisés, travaux qui ont été pris en compte dans les études menées dans le cadre de l'élaboration

du PPR inondation de 2008 et que leur efficacité a été prouvée. Il est cependant très inquiet sur les conséquences liées à l'établissement de la bande de précaution le long du quai Charcot.

Un participant observe que la méthode multiplie les hypothèses et s'inquiète des conséquences engendrées par l'établissement de cette zone. Il précise qu'il vit depuis plus de 40 ans à Ouistreham et qu'il n'a jamais vu d'eau derrière le quai Charcot.

Un participant souligne que la circulaire précise que les ouvrages dont la base fait plus de 10 m de large peuvent être considérés comme non faillibles et que ce point remettrait en cause les conclusions de l'étude menée par l'État sur les bandes de précaution.

Un participant conteste la distinction de traitement entre le secteur de la gare maritime et celui du « quai Charcot ».

Un participant poursuit en indiquant que les agences immobilières ont signalé que les maisons étaient actuellement invendables dans la zone « de bande de précaution ».

Monsieur BARRON précise que d'un point de vue réglementaire, dans le cadre du dispositif d'Information Acquéreurs Locataires (IAL), il appartient au vendeur d'informer les futurs acquéreurs des risques auxquels le bien vendu est exposé. C'est dans ce cadre que les agences immobilières et les notaires communiquent les éléments de connaissance.

Un participant indique que le quai Charcot est l'endroit du canal le plus solide. Il considère donc que l'étude n'est pas justifiée et demande que l'Etat fournisse le calcul démontrant la fragilité du quai.

Monsieur BARRON insiste sur le fait que la DDTM applique les règles nationales pour l'élaboration de ce PPR et que le ministère a confirmé par courrier la méthodologie appliquée pour la détermination de la bande de précaution le long du quai Charcot.

Monsieur BAIL, maire de Ouistreham fait part, au nom de la ville de Ouistreham, de son soutien aux habitants pour défendre le quai Charcot. Il précise que le PPR est établi pour la protection future des habitants à partir d'hypothèses qui ne correspondent pas au territoire. Si le risque de submersion en front de mer est envisageable, il s'étonne des risques de submersion affichés le long du canal. Selon lui, le scénario proposé par l'État impliquerait qu'une vague, au moment de la marée, vienne submerger la 1^{er} écluse, puis la 2^e écluse, pour ensuite venir frapper le quai Charcot et enfin inonder la zone localisée derrière celui-ci. Il considère que ce scénario n'est scientifiquement pas justifié. Il affiche également son opposition à l'inconstructibilité de cette zone alors que le secteur de la Presqu'île, exposé aux mêmes phénomènes, sera constructible. Il indique que ses courriers, successivement adressés à Mme Royal puis à M. Valls, ont fait l'objet de réponses, mais précise que la réponse à son dernier courrier, adressé au secrétaire d'État M. Lecornu, se fait attendre depuis plus d'un an. Il considère que l'État ne répond plus au peuple.

Il poursuit en indiquant que le canal est un formidable outil économique et qu'il ne souhaite pas que le port soit contraint dans son urbanisation future. De plus, il se demande comment il est possible d'envisager que des infrastructures portuaires, telles que le canal maritime, pourraient être mises en péril parce qu'une brèche viendrait se former dans le quai Charcot et mettrait par conséquent en péril l'économie associée au port. Il s'interroge sur les intérêts de la Région, de Ports normands associés, de la Communauté Urbaine Caen la Mer, de l'État, de la Chambre de commerce et d'industrie à considérer un tel scénario.

Monsieur BARRON comprend que le sujet soit passionné, mais précise que les politiques ministérielles sont axées sur la prévention des risques et la protection de la population. Ces objectifs nécessitent de suivre une certaine méthodologie avec des hypothèses qui peuvent aboutir à rendre inconstructible une partie du territoire. Il note que les réponses successives apportées par le ministère restent constantes. Concernant la prise en compte des ouvrages de protection, il tient à souligner que les ouvrages réalisés suite aux inondations de 1995 représentent un investissement important de la part

des collectivités. Cependant, le déversoir du Maresquier, réalisé il y a une quinzaine d'années, présente déjà de gros dysfonctionnements qui vont nécessiter une refonte majeure de l'ouvrage. Cela prouve que le caractère faillible d'un ouvrage doit être pris en compte.

Par ailleurs, il précise que le risque sur le quai Charcot n'est pas lié à une vague de submersion, mais à une défaillance de l'ouvrage, liée à une détérioration par affouillement avec une possibilité de brèche.

De plus, il fait part des études menées par le GIEC (Groupe d'experts Intergouvernemental sur l'Évolution du Climat) qui sont autant de données complémentaires, notamment concernant la surélévation du niveau de la mer, permettant une appréciation du risque et qui viennent conforter la politique menée par l'État sur ce sujet depuis plusieurs années. Concernant le secteur de la Presqu'île, il précise que la bande de précaution est établie derrière un ouvrage de protection lorsque celui-ci protège des terrains localisés en contrebas et qu'il n'existe pas d'ouvrage de ce type sur le secteur de la Presqu'île. En outre, il précise que les phénomènes présents notamment en termes de cinétique ne sont pas les mêmes.

Monsieur LEPETIT présente les enjeux, le zonage réglementaire et une partie du règlement associé.

La présentation de Monsieur LEPETIT se termine en laissant la parole au public lors d'échanges avec les intervenants.

Un participant se demande comment le quai Charcot peut exploser.

Monsieur BARRON précise que c'est la montée en charge du niveau de l'eau qui peut entraîner une rupture.

Un participant souhaite connaître la puissance qui doit être mise en œuvre pour détruire le quai.

Monsieur BARRON stipule qu'il s'agit d'une augmentation du niveau de la mer et non d'un tsunami.

Monsieur BAIL indique que les hypothèses présentées ne sont pas compréhensibles et insiste sur le fait qu'elles ne sont ni réalistes ni pragmatiques.

Un participant demande pourquoi l'État parle de submersion marine et non de submersion fluviale pour le canal et souhaite savoir combien d'ouvrages de protection sont nécessaires pour ne plus afficher de bande de précaution.

Monsieur BARRON précise que l'effet marin se mesure jusqu'à Caen. De plus, la méthodologie appliquée prévoit que tout ouvrage peut être défaillant quel que soit leur nombre. Concernant la méthodologie utilisée, les services instructeurs appliquent les guides et les circulaires établis par le ministère qui ne sont pas opposables au tiers. Toutefois, si le PPR fait l'objet d'un recours auprès du tribunal administratif, l'analyse du juge s'établit selon deux critères : la connaissance d'un événement qui s'est produit sur le territoire et la méthodologie suivie pour élaborer le document.

Monsieur BARRON répond, à la demande d'un participant, que l'ensemble des documents et des compte-rendus de réunions sont consultables sur le site internet de la préfecture du Calvados.

Un participant ne comprend pas la délimitation de la bande de précaution qui exclut certains bâtiments et pas d'autres. Il ne comprend pas non plus pourquoi la gare maritime est exclue de la bande de précaution. Il souhaite par ailleurs connaître le coût des études.

Monsieur BARRON précise que les limites entre les différents bâtiments sont liées aux différences d'altimétrie. Concernant les études de danger sur les ouvrages, il indique qu'elles sont indispensables pour évaluer l'état des ouvrages et qu'elles participent à l'amélioration en continu de la

connaissance sur les risques, qui peut faire évoluer les PPR. Il rappelle que les études de dangers auraient dû être effectuées par les collectivités pour décembre 2014. Elles sont en cours pour le compte de Caen la Mer et de Port Normands Associés.

Un participant revient sur la méthodologie utilisée pour établir une brèche au niveau du quai Charcot, il indique que le quai Charcot est un ouvrage portuaire.

Monsieur BARRON insiste sur le fait que la méthodologie utilisée pour la caractérisation de la bande de précaution a été validée par le ministère. Si certains éléments sont désormais validés, d'autres points notamment réglementaires peuvent faire l'objet de concertation. Concernant la bande de précaution, cette question sera un élément important du PPR qui sera in fine validé par arrêté du Préfet.

Une participante fait remarquer que la concertation n'existe pas sur ce dossier.

Monsieur BARRON précise que cette réunion vise à assurer la concertation avec les habitants. Il appartiendra au Préfet de prendre sa décision, après avoir pris connaissance des observations exprimées en réunions et en enquête publiques.

Monsieur LEDRAN indique que la concertation doit prendre en compte les arguments de la population. Selon lui, trois éléments doivent être intégrés :

- la consistance du quai Charcot, sa résistance et sa stabilité doivent faire l'objet d'une étude sérieuse,
- l'élévation du niveau marin sur une mer à marée comme la mer de Manche est un phénomène limité (combien de jours et combien de temps ?),
- le mécanisme du phénomène de houle dans la mer de la Manche doit être spécifiquement étudié et notamment l'influence de l'avant-port sur le comportement de la houle.

Il souhaite que ces éléments soient pris en compte dans les réflexions et donne rendez-vous à l'État dans six mois avec de nouveaux résultats. Selon lui, il est inacceptable que le patrimoine soit dévalué et les habitants ont besoin d'être compris.

Monsieur BARRON indique qu'une bande de précaution doit être établie derrière un ouvrage de protection. Cette bande de précaution est instaurée, car ces secteurs sont exposés à une inondation à cinétique rapide, brutale et dangereuse pour les vies humaines en cas de rupture de l'ouvrage. Les effets de va-et-vient de la marée n'influent pas sur le risque. Sur la qualification de l'ouvrage, il précise que les études de danger, qui n'ont pas été produites pour 2014, doivent être fournies par les gestionnaires des ouvrages. Pour l'instant l'État ne dispose pas d'éléments. Il insiste sur le fait que les études portées par Caen la Mer et par Ports Normands Associés sont en cours, et qu'elles pourront être prises en compte et éventuellement conduire à un assouplissement de certaines contraintes lors d'une révision future. Il indique également que ces études n'effaceront pas le principe d'établissement de la bande de précaution mais que sa largeur pourrait évoluer en fonction de la caractérisation de l'ouvrage. Concernant les arguments apportés, la DDTM les évoquera avec le Préfet.

Une participante considère que si le quai Charcot est si fragile, il ne faut plus autoriser les bateaux à naviguer sur le canal maritime.

Monsieur BARRON précise que l'activité portuaire quotidienne peut continuer et que les PPR sont là pour envisager l'aménagement du territoire sur le long terme, compte tenu du risque. Les règles sont établies à l'échelle des décennies et pour les générations à venir.

Monsieur ROSSETTI, en réponse à une précédente question, précise que c'est la même méthodologie qui est appliquée à l'échelle nationale, mais que les données et donc les hypothèses prises en compte dans les études sont adaptées d'un site à un autre. En l'occurrence, l'étude de caractérisation des aléas du présent PPR a utilisé les données disponibles pour la mer de la Manche. Concernant l'hypothèse de brèche dans le quai Charcot, il confirme que la bande de précaution est un

élément de principe lorsqu'un ouvrage de protection est identifié. Il confirme enfin que les études de danger permettraient de qualifier plus précisément les hypothèses.

Monsieur BAIL souhaite que l'État attende la finalisation des études de danger avant d'approuver ce PPR et n'est pas favorable à une révision ultérieure qui prendrait trop de temps. Il observe qu'il n'est pas apporté de réponse sur la nature du quai Charcot.

Monsieur BARRON indique que la priorité du Gouvernement est de finaliser et d'approuver les PPR en l'état des connaissances actuelles. Il précise que l'évolution continue des connaissances nécessitera des révisions et évolutions régulières des PPR.

Monsieur HITIER, adjoint au maire de Ouistreham, en charge de l'urbanisme, confirme la position de la ville de Ouistreham qui conteste l'établissement d'une bande de précaution le long du quai Charcot du fait de la position de cet ouvrage en 3^e rang.

Monsieur BARRON insiste sur le fait que la bande de précaution pourra évoluer en fonction des résultats des études de danger.

Monsieur LEDRAN s'inquiète de la perte de valeur du patrimoine des riverains et de l'inconstructibilité des terrains sans justification.

Monsieur BARRON rappelle le rôle de l'État dans la prévention des risques et la préservation des vies humaines et la nécessité de ne pas occulter ce sujet. Il indique que la relocalisation sera l'un des sujets prépondérant dans les années à venir. Concernant la bande de précaution, il prend note des positions et des arguments présentés et ajoute que des échanges auront lieu avec les communes avant d'acter le PPR par arrêté préfectoral.

Une participante considère qu'en absence d'étude scientifique sur la structure du quai, le PPR ne peut pas être finalisé et que les études sont donc caduques.

Monsieur BARRON précise que, compte tenu des enjeux identifiés sur les 23 communes de ce PPR, celui-ci doit aboutir mais s'engage à revenir vers les élus après avoir échangé sur le sujet de la bande de précaution du quai Charcot avec M. le Préfet.

Monsieur BAIL considère qu'en absence des résultats des études de danger le PPR ne tient pas juridiquement.

Monsieur BARRON insiste sur le fait que les études menées dans le cadre de ce PPR sont conformes à la méthodologie nationale.

Un participant indique que les personnes présentes sont ici pour échanger sur le cas spécifique du quai Charcot. Il souhaite connaître, plus globalement, la réaction du public sur ces sujets.

Monsieur BARRON confirme que les tensions avec la population peuvent être importantes partout en France. L'appropriation de la prévention des risques est un sujet important et relativement récent.

Un participant considère que le risque est certainement mineur dans la zone autour du quai Charcot et demande comment sont gérés les territoires qui sont très régulièrement inondés en France.

Monsieur BARRON indique que les PPR mis en œuvre sur l'ensemble du territoire national sont proportionnés aux risques identifiés. Le message porté c'est la prévention des risques avec des révisions régulières en fonction de l'évolution des connaissances.

Monsieur BAIL fait part de ses échanges avec les notaires. Il précise que, malgré le contexte de crise migratoire, 2018 est la meilleure année depuis 25 ans. Cependant, il souligne que la vente de biens localisés quai Charcot et rue de l'Yser connaît une diminution de 3 à 5 % des ventes. Il

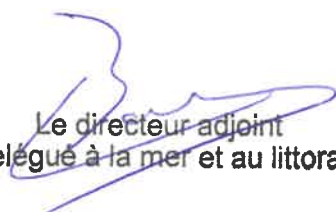
espère que M. le Préfet prendra en compte la réalité du territoire et que l'État intégrera les arguments exposés par les habitants présents. Il estime que la position de l'État n'est ni juste ni pragmatique et qu'elle engendre des désagréments. Dans ce contexte, il ne peut pas jouer un rôle de médiateur entre l'État et les habitants et fait part du désarroi des gens qui subissent ce PPR. Il considère qu'il n'est pas envisageable de renvoyer à une révision ultérieure de 5 à 10 ans et estime que le document présenté, non abouti, ne peut pas être proposé à la signature de M. le Préfet. Il fait savoir que la ville est prête à aller jusqu'au Conseil d'État si nécessaire. Enfin, il précise que la ville pourrait accepter certaines prescriptions lorsque le risque est justifié, mais souhaite qu'un dialogue puisse s'instaurer au sujet du quai Charcot. Il conclut en indiquant que la ville sera présente auprès des riverains pour les défendre.

Monsieur BARRON rappelle que les risques font l'objet de politiques publiques, dont l'objectif est la préservation des vies humaines. Il reconnaît que la mise en œuvre de ces politiques a des impacts, mais qu'il est impossible d'être contre un plan de prévention des risques, ce sont des sujets qu'il faut s'approprier en ayant à l'esprit que les contraintes iront certainement en augmentant. Il entend les arguments et les positions de chacun, notamment concernant la bande de précaution le long du quai Charcot, et insiste sur le fait que ce sujet sera discuté en profondeur avec le Préfet et qu'une décision sera prise ensuite. Néanmoins, il précise que ce PPR doit être finalisé compte tenu des enjeux à l'échelle des 23 communes.

Une participante indique que si l'État considère qu'il existe un risque pour la vie humaine, il est peut-être nécessaire d'évacuer.

Monsieur BARRON précise qu'à ce stade il n'y a pas de risque immédiat, et que l'objectif du PPR est de ne pas augmenter le risque et donc les enjeux présents dans cette zone.

La réunion publique s'achève à 21H30.


Le directeur adjoint
Délégué à la mer et au littoral
Guillaume Barron

