

PROJET D'AMENAGEMENT D'UNE PLATE-FORME POUR CONTENEURS (Ports Normands associés)

Enquête publique du 14 novembre au 16 décembre 2011

AVIS DU GRAPE (Groupement Régional des Associations de Protection de l'Environnement)

Préambule

Notre avis, assorti de remarques et demandes porte sur deux aspects du projet :

- Le site du projet.
- Les conséquences du projet dans l'agglomération caennaise.

1) Le site du projet

a) Situation géographique du site

Il est malheureusement situé en partie dans la zone d'aléas du futur Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) du site de stockage d'hydrocarbures de Dépôts de Pétrole Côtiers (DPC) à Mondeville. **C'est une installation classée, SEVESO Seuil Haut**, soumise à autorisation avec servitude AS.

Il est également à proximité immédiate du site de stockage d'hydrocarbures Les Combustibles de Normandie (LCN). **C'est une installation classée, SEVESO Seuil Bas**.

b) Description et plans du site

Le bâtiment vie, bureaux et services administratifs, ainsi que les abris destinés à la protection du personnel et des visiteurs ne sont pas représentés sur les différents plans du dossier. C'est regrettable et préjudiciable à l'information objective du public et des administrations concernées par l'enquête publique.

Or, la lecture du dossier nous permet de découvrir que le bâtiment vie sera construit en zone d'aléas faibles **Fai**. Sa résistance serait prévue pour des valeurs de surpression de 0 à 50 mbar.

Remarques : Nous considérons que le meilleur moyen de limiter, voire supprimer, les risques pour les personnes et les biens, c'est encore de construire les bâtiments et de situer les aires de travail du personnel en dehors des zones de risques générés par les éventuels aléas de DPC.

Or, nous ne comprenons pas l'intérêt de construire quelques centaines de m² de bureaux dans une zone dangereuse. Cela engendre des surcoûts et un gaspillage d'argent public pour résister à des surpressions de 50 mbar alors que PNA dispose d'un terrain de 10 Ha.

Demande : Nous demandons expressément à PNA de construire les bureaux en dehors de la zone de risques du PPRT de DPC, y compris **Fai**. Nous nous permettons de rappeler que tout employeur est soumis au respect du Code du Travail. Il doit notamment respecter les articles L 4121-1 et L 4121-2 lequel rappelle les principes généraux de prévention suivants :

« 1° **Eviter les risques** ;

2° *Evaluer les risques qui ne peuvent pas être évités* ;

3° **Combattre les risques à la source** ;

6° Remplacer ce qui est dangereux par ce qui n'est pas dangereux ou par ce qui est moins dangereux ;

8° Prendre des mesures de protection collective en leur donnant la priorité sur les mesures de protection individuelle... »

c) Zone de mise à terre des conteneurs

Cette aire extérieure de travail se situe précisément dans la zone d'aléas F+ . Ce niveau d'aléas est susceptible de provoquer des **effets très graves à graves sur les personnes**. Il est toutefois précisé que le dépôt à terre de conteneurs de matières dangereuses sera interdit dans cette zone F+.

Remarques : Les mêmes que ci-dessus.

Demande : Nous demandons expressément à PNA que l'aire de dépose des conteneurs à terre soit située en dehors de la zone d'aléas F+. Les raisons sont les mêmes que ci-dessus en cherchant une meilleure implantation du site et une organisation du travail adaptée et optimisée.

d) Matières stockées et transportées à l'intérieur et hors du site

Nous déplorons un manque total d'information à ce propos. Or, la législation sur les installations classées fait référence à une nomenclature (Article Annexe (1) à l'article R511-9 du Code de l'environnement) répertoriant les produits et matières, les quantités et volumes de ceux-ci. L'objectif est de permettre le classement dans l'échelle des ICPE en fonction, entre autres, de ces critères.

Par ailleurs, cela pose le problème de l'accroissement des risques liés au transport de matières dangereuses dans l'agglomération caennaise. Comment organiser les secours sur le site et les voies de circulation en méconnaissant le type de matières dangereuses ?

Remarques : Nous ne comprenons pas que ce dossier fasse l'objet d'une enquête publique sans que les matières dangereuses susceptibles d'entrer sur le site ne soient listées de façon exhaustive. Quid des risques d'interaction entre ces différentes matières ?

Demande : Nous exigeons la liste complète et les quantités susceptibles d'entrer sur le site pour chacune d'elles. Les fiches de sécurité des fabricants permettront de connaître les risques toxiques, explosifs, d'inflammabilité, cancérigènes et mutagènes de ces substances. Sinon, comment les Services de la DREAL pourraient-ils classer cette IPCE ?

e) Eclairage et éclairage du site

Il est prévu d'éclairer le site avec 7 mâts de 30 m de hauteur. Chaque mât serait équipé de 8 projecteurs de 400 W pour un niveau d'éclairage au sol de 28 lux.

Ce dispositif représente une consommation totale de $7 \times 8 \times 0,400 = 22,4$ KWh. Ce qui représente, en période hivernale de 17h à 8 h du matin, une consommation de 336 KW par jour. En considérant la période du 15 novembre au 28 février, cela représenterait 35000 KW.

Remarques : Nous considérons qu'un autre type d'éclairage moins énergivore devra être prévu dans le cadre du développement durable. Cela permettra également de réduire les dépenses de fonctionnement du site. D'autant, que cette puissance d'éclairage ne permet pas de respecter le Code de Travail en matière d'éclairage.

En effet, les articles R4223-1 et R4223-4 fixent les niveaux d'éclairage au sol : « *Espaces extérieurs où sont effectués des travaux à caractère permanent : éclairage minimal 40 lux* ».

f) Horaires de travail

Les jours de travail du lundi au samedi figurent dans le dossier. Par contre, les horaires de travail ne sont pas indiqués précisément. Au détour des chapitres, nous découvrons que le chargement/déchargement aura lieu de 7h à 22h et qu'il sera arrêté de 2h à 4h pour ne pas dépasser le niveau d'urgence sonore.

Demande : Nous demandons à PNA d'indiquer les horaires prévisionnels de travail pour chaque équipe, en précisant éventuellement les périodes calendaires de travail en 1, 2 ou 3 équipes. Cette information est absolument indispensable pour les riverains, l'administration et l'organisation des secours éventuels.

g) Stationnement des véhicules

Au chapitre 6.2.2.2 Les conditions de stationnement

Il est indiqué : « *Parc à l'extérieur : 10 places PL et 15 places VL* ». Or, les clôtures fixant les limites du site ne sont clairement identifiées sur les plans.

Demande : Nous demandons une définition précise des limites et des entrées du site.

2) Les conséquences du projet

a) Trafic fluvial

L'augmentation du trafic fluvial ne sera pas de 11% (chapitre 6.1.3.2) **mais de 22%**. En effet, 3 rotations par semaine correspondent bien à 156 allers mais également à 156 retours de la navette, soit 312 mouvements par an.

Cela implique non seulement 312 ouvertures supplémentaires/an du pont de Colombelles mais également 312 ouvertures supplémentaires du pont de Pégasus à Bénouville, distant de 6 km. Ce qui ne sera pas sans conséquence sur le trafic et la sécurité routière dans ce secteur avec l'apport de 25000 camions supplémentaires/an notamment sur les RD 226, 513 et 515.

Remarques : La consultation du calendrier 2012 des marées à Ouistreham permet de constater que la moitié des marées hautes ont lieu entre 5h30 et 18h30. Ce qui nous permet de penser qu'au moins 4 des 6 mouvements hebdomadaires de la navette fluviale auront lieu dans cette plage horaire. Sauf erreur, il n'est nullement fait mention des perturbations du trafic routier au niveau de Pégasus. Or, la courte distance de 6 km entre les deux ponts accentuera les difficultés, ne serait-ce que par les tentatives de passage d'un pont à l'autre de la part de certains automobilistes.

b) Trafic routier

Les comptages effectués sur la RD 226 à proximité du pont de Colombelles du 25 au 31 mai 2011 montrent bien trois périodes de pointes du trafic :

- 7h/9h jusqu'à 1000 véh/h
- 13h/14h de l'ordre de 800 véh/h
- 17h/20h jusqu'à 1000 véh/h

Mais surtout, ils montrent qu'il existe un **flux continu dans chaque sens de l'ordre de 600 véh/h de 7h30 à 19h30**. Les périodes de pointes apportent un surcroît de 200 à 400 véh/h.

c) Conséquences de la navette fluviale sur le trafic et la sécurité routière

Il est fort probable que la traversée du canal aussi bien à Colombelles qu'à Bénouville soit perturbée au moins 4 fois par semaine avec une circulation comprise entre 600 et 1000 véh/h au niveau du pont de Colombelles.

Les conséquences sur la RD 226 seraient la **formation de bouchons dans les deux sens**. En considérant 6% de poids lourds et une durée de fermeture de 15 minutes, la longueur des bouchons serait :

- Pour 600 véh/h de l'ordre de 800 m
- Pour 800 véh/h de l'ordre de 1100 m
- Pour 1000 véh/h de l'ordre de 1400 m

Cela engendrerait des engorgements supplémentaires, sur la RD 402 et surtout la RD 515 (2x2 voies Caen/Ouistreham) dans les deux sens de circulation.

Remarques : La longueur de file d'attente est beaucoup plus réaliste que l'expression de l'augmentation du trafic en quantité ou pourcentage.

Certes, ces perturbations existent déjà puisqu'en moyenne ces ponts ont été fermés $1433/365 = 4$ fois par jour en 2010. Néanmoins, il faut davantage prendre en considération la circulation des 500 camions supplémentaires par semaine et au moins quatre fermetures supplémentaires de ces deux ponts.

Demande : Nous demandons **une étude d'impact complémentaire** sur les conséquences des bouchons aux ponts de Colombelles et Bénouville. Elle devra couvrir les domaines suivants :

- Nombre d'heures perdues dans les files d'attente.
- Conséquences sur la circulation de la RD 515.
- Pollution générée par les véhicules bloqués moteur en fonctionnement.
- Consommation de carburant des véhicules bloqués moteur en fonctionnement.
- Conséquences économiques et sociales (retard au travail, accidents).
- Conséquences sur la sécurité routière (augmentation des accidents, blessés, victimes).
- Conséquences sur les difficultés d'intervention des secours dans un secteur restreint et totalement engorgé.

d) Pollution de l'air dans l'agglomération caennaise

Le trafic routier dû aux 25000 porte-conteneurs circulant dans l'agglomération caennaise à destination et en provenance du site de PNA engendrerait l'émission annuelle de l'ordre de **180 T de CO²** dans l'atmosphère.

e) Consommation de carburant des porte-conteneurs dans l'agglomération caennaise

Selon nos calculs, les 25000 porte-conteneurs à destination et en provenance du site de PNA parcourraient annuellement environ **320000 km** dans l'agglomération, soit une consommation en carburant de **640 TEP** (Tonne Equivalent Pétrole).

Remarques : Certes, ce projet présente un bilan carbone positif au plan régional et national mais il n'est pas totalement neutre pour l'agglomération caennaise.

f) Sécurité routière

Il nous paraît évident qu'elle sera mise à mal avec la circulation supplémentaire de 500 camions chaque semaine dans des nœuds routiers déjà très encombrés. Ce qui aggravera les risques, c'est surtout la présence de centaines de nouveaux conducteurs routiers ne connaissant pas l'agglomération et notamment les conducteurs étrangers.

3) Développement économique

Ce projet apporterait 12 emplois sur le site. A priori, il ne s'agirait pas de créations car ils ne sont pas annoncés comme tels. Les emplois induits par cette nouvelle activités dans l'agglomération ne sont nullement mentionnés. Les équipages de la navette fluviale ne sont pas indiqués.

L'effectif le plus important serait celui des chauffeurs routiers dont rien n'est dit, y compris sur leurs conditions d'accueil en périphérie du site.

Remarques : L'argument du développement économique toujours brandi sur ce genre de projet ne doit pas être l'arbre qui cache la forêt.

En effet, ce projet apporterait un faible développement économique pour l'agglomération. A contrario, il risque fort de détruire de nombreux emplois sur le plan régional. La profession la plus touchée serait probablement celle des chauffeurs routiers par la suppression de 3,5 millions de km parcourus entre le Havre et Caen. Mais également :

- Les constructeurs de porte-conteneurs.
- Les garagistes qui assurent l'entretien des porte-conteneurs.
- Les fabricants de pneumatiques.
- Les stations de montage de pneumatiques.
- Etc...

Par conséquent, nous estimons que **ce projet serait destructeur d'environ 30 emplois** pour les deux régions normandes et au-delà.

Demande : Nous demandons, aussi dans ce domaine, **une étude complémentaire présentant objectivement le bilan économique et social** entre la situation actuelle et la situation future. Il ne suffit pas d'affirmer que l'on assure le développement économique. Encore, faut-il le démontrer en prenant en compte l'ensemble des composantes du projet.

4) Conclusion

Nous sommes typiquement sur un projet qui ne recouvre pas les trois piliers du Développement Durable que sont :

- La protection de l'environnement (elle serait notablement améliorée).
- L'efficacité économique (elle reste à démontrer sur le plan global).
- L'équité sociale (le projet irait à l'encontre par la destruction d'emplois).

Compte tenu des insuffisances de l'étude d'impact, du manque d'argumentation de l'étude socio-économique, de nos remarques et demandes formulées ci-dessus, nous demandons à Monsieur le Commissaire enquêteur d'émettre un **avis défavorable sur ce projet**.