



N° 45 – Hiver 2012

Site Internet : blog.apic-cabourg.fr

L'Editorial

Le président, le bureau et le conseil d'administration de l'APIC vous souhaitent une bonne et heureuse année, sans perturbations majeures.

Ils comptent toujours sur vous pour les soutenir dans leur action en 2012.

Deux évènements marquent en particulier cet hiver cabourgeois : le débat sur **la piste cyclable** et la mise en service de **la nouvelle station d'épuration**.

Le projet d'une extension de **la piste cyclable** sur une partie de la promenade Marcel Proust - voir Le Courrier de Balbec N° 44 – est porté par certains de nos élus. Il a suscité de nombreuses réactions de la part des résidents de Cabourg, à un point tel qu'une association s'est constituée en date du neuf novembre 2011. Cette association compte aujourd'hui plus de cent dix membres. En moins de deux mois, elle a recueilli plus de mille signatures contre ce projet.

Souhaitons qu'en 2012 le bon sens et la démocratie prévalent.

La nouvelle station d'épuration de la CCED à l'entrée de Cabourg a été mise en service. Les travaux ont duré trois ans. Ils se sont achevés en novembre. La station a été inaugurée et une « journée portes ouvertes » a été organisée. Accueillis par le responsable du site qui nous a communiqué sa passion pour ce bijou de la technologie, nous avons découvert avec curiosité cette nouvelle station ultra moderne et performante, et appris beaucoup de choses !

Les eaux usées proviennent pour l'essentiel des six communes de la CCED. La station récupère aussi, venant des communautés de communes voisines, les graisses issues des restaurants, les sables provenant du balayage des voiries, les matières de vidanges d'assainissement individuel. Ces eaux usées subissent deux traitements,

biologique et membranaire. Avant rejet, toutes les étapes du traitement sont contrôlées et analysées chaque jour. Parfaitement épurées, ces eaux rejoignent la Dives, puis la mer.

Prochainement, une partie de l'eau traitée sera aussi désinfectée pour être utilisée pour l'arrosage des pistes de l'hippodrome de Cabourg et des jardins des communes.

Les boues sont traitées par co-compostage. Contrairement au compost qui n'est produit qu'à partir de déchets végétaux, le co-compost résulte de la fermentation d'un mélange boues/déchets verts. Composé de matières organiques et de nutriments, ce co-compost enrichit les sols et leur permet de mieux stocker l'eau, réduisant ainsi les besoins d'arrosage. Il s'agit alors d'un produit et non plus d'un déchet. En 2012, il sera en fourniture gratuite à la déchetterie.

Il est à souhaiter que cette très belle réalisation de la CCED puisse à nouveau être visitée pour permettre à tous de découvrir sa haute technologie au service de notre environnement.

Henri de Selve de Sarran

DRAGAGE DE PORT GUILLAUME

L'APIC avait récemment sollicité une entrevue avec Monsieur Olivier Colin, président de la CCED, pour s'entretenir avec lui sur les problèmes de gestion de la Communauté de communes. Les effets polluants éventuels de l'imminent dragage de Port Guillaume à Dives en particulier, avaient fait naître une vive inquiétude au sein de l'association.

Au cours de l'entretien, Monsieur Colin s'était employé à dissiper ces craintes à partir de l'argumentaire suivant :

1. Port Guillaume est une réalisation récente (20 ans). Les analyses effectuées montrent que les boues à évacuer ne contiennent ni PCB ni métaux lourds. Pour ce qui concerne le dragage de ces sédiments, Port Guillaume est donc dans une configuration éloignée de celle des ports « anciens » (Honfleur, Port en Bessin...) où la présence de ces polluants est notoire. Sa situation est, à cet égard, comparable à celle de Port Deauville.
2. Pour Monsieur Colin, la solution consiste à mettre en œuvre le système déjà utilisé pour ces deux ports, à savoir le dragage et l'évacuation des boues en mer, entre novembre et février, avec des heures précises de pompage et d'évacuation. Monsieur Colin souligne que le cahier des charges prescrit des analyses des rejets avant, pendant et à la fin des opérations afin de garantir la sécurité de ces opérations en termes de risque de pollution - prescriptions qui n'avaient pas été respecté par l'ancien concessionnaire de Port Guillaume – et il assure que les prochaines opérations seront encadrées par tous les contrôles nécessaires.

Quant au coût du dragage qui est à réaliser tous les 4 à 6 ans, il est estimé à 500 000 €. Tous les ans, 100 000 € sont provisionnés pour financer l'opération.

3. Il faut souligner que la politique de la CCED en matière d'environnement s'inscrit dans une vision à moyen et long terme. La Communauté de communes a en effet obtenu en décembre 2005 la labellisation « France Station Nautique » qui est accompagnée d'un engagement du territoire à respecter une charte de qualité. En outre, la CCED met en place les préconisations de la charte pour l'environnement de la Baie de la Dives dont on objectif majeur est de réduire les pollutions et les nuisances. Ce dispositif est complété par l'adhésion au réseau Pollutions Marines (POLMAR sous l'égide de la préfecture) et au réseau de veille aux pollutions du littoral (Conservatoire du Littoral).

L'APIC remercie Monsieur Olivier Colin d'avoir bien voulu lui accorder cet entretien franc et précis et souhaite que les engagements de la CCED servent durablement la lutte contre les pollutions.

Jean-Pierre Robin

LE GRAND PARIS

A la demande de l'APIC, **Monsieur Christian Fougeray, Président de la Chambre de commerce et d'industrie du Pays d'Auge** est venu, le 27 octobre, faire, à l'Espace Coquatrix, **une conférence sur « Le Grand Paris, les enjeux économiques et touristiques ».**

Le projet du Grand Paris a été annoncé pour la première fois dans une déclaration du Président de la République le 17 septembre 2007 à l'occasion de l'inauguration de la Cité de l'architecture. Ensuite, les Chambres de commerce du Havre, de Fécamp-Bolbec et du Pays d'Auge ont chargé Jacques Attali d'une mission sur les enjeux du Grand Paris et plus particulièrement l'axe Seine-Normandie. Jacques Attali avait déjà présidé une commission qui avait remis au Président de la République, en janvier 2008, un rapport sur les moyens de « libérer la croissance ». **L'idée générale de ce nouveau rapport est que Paris doit avoir un accès à la mer.** Actuellement, les marchandises exportées ou importées par la région parisienne passent un peu par le Havre et beaucoup par Anvers. Il faut donc **améliorer les transports entre Paris et le Havre.** D'où la proposition de réaliser une ligne de chemin de fer rapide entre Paris et le Havre et de réserver les lignes actuelles aux trains de marchandises qui n'auraient plus à slalomer entre les trains de voyageurs.

Caen a cherché à s'associer à ce projet qui permettrait une liaison plus rapide entre les personnes qui travaillent à Caen et celles qui sont dans la région parisienne, notamment les chercheurs installés autour du GANIL (grand accélérateur national d'ions lourds) à Caen.

Monsieur Fougeray est entré plus dans le détail pour la **LNPN (Ligne nouvelle Paris-Normandie)** sur laquelle un débat public a été ouvert le 3 octobre 2011 à Caen. Cette ligne se décompose en plusieurs tronçons sur lesquels les trains rouleraient jusqu'à 250km/heure. Le premier tronçon irait de Paris à Mantes. Il permettrait de séparer les trains qui vont en Normandie de ceux qui desservent la région parisienne. Le tronçon

suisant, en Y, desservirait Le Havre via Rouen et Caen via Lisieux. Trois options sont prévues : l'une est peu probable car elle nécessite un tunnel sous la Seine, ce qui augmente beaucoup son prix. Pour les deux autres options, la séparation entre les lignes du Havre et de Caen est près d'Evreux pour l'un, près de Louviers pour l'autre. Dans le meilleur des cas, les temps de parcours seraient 1H15 pour Paris-Caen au lieu de 1H50 actuellement, de 1H15 pour Paris le Havre. En éliminant l'option la moins probable, le temps serait compris entre 1H30 et 2H entre Caen et le Havre.

L'investissement nécessaire est d'environ 6,5 milliards €. Il faut au moins dix ans pour réaliser un tel projet.

Il s'agit d'un investissement important, et une « réunion thématique » sur le financement et la rentabilité du projet est prévu à Paris en début d'année (toutes les informations sont sur <http://www.debatpublic-lnpn.org/>). Pour nous donner son point de vue sur les limites du projet, Monsieur Fougeray nous a donné les exemples de Lisieux et Cherbourg. La ville de Lisieux a réussi à s'insérer dans le projet et elle espère que deux trains par jour mettront Lisieux à 1H de Paris ; Cherbourg est trop enclavé pour qu'une amélioration de la ligne Caen-Cherbourg soit rentable et la durée du trajet Paris-Cherbourg sera simplement améliorée d'une demi-heure comme pour Paris-Caen.

Monsieur Fougeray a également parlé de **l'organisation de l'estuaire de la Seine**.

Le 18 mai 2011, Antoine Rufenacht, ancien maire du Havre, a été nommé Commissaire général au développement de la Vallée de la Seine. Il faut bien voir qu'actuellement la rive Nord de la Seine est vouée à l'industrie et la rive Sud à l'agriculture et au tourisme. Cela est dû au souci de la Basse Normandie de garder son indépendance par rapport à la Haute Normandie au Nord et à la Bretagne à l'Ouest. Plusieurs ponts ont été construits sur la Seine et le Pays d'Auge n'est plus très loin du Havre. Les acteurs économiques du Pays d'Auge ont donc tout intérêt à s'intégrer dans l'organisation de l'estuaire de la Seine.

Dans les points forts du Pays d'Auge, Monsieur Fougeray a signalé l'aéroport de Deauville- St Gatien qui est le plus important de la région et dont les installations sont en cours de modernisation. Il a également mentionné le projet de route à 4 voies entre Pont l'Evêque et Orbec via Lisieux ; il permettrait au Pays d'Auge de profiter de la dynamique de l'estuaire de la Seine.

Christian Valin

**Le Courrier de Balbec N° ISSN : 1283-9299 B.P. 69 -14390 Cabourg
15/01/2012**