Caen la mer
NORMANDIE
COMMUNAUTÉ URBAINE

PLUi-HM
Caen la mer

Plan Local d'Urbanisme intercommunal
Habitat et Mobilités

1.4. Avis des Personnes Publiques Associées (PPA)

Projet de PLUi-HM arrêté en Conseil Communautaire en date du 10 juillet 2025

SOMMAIRE

Arrêt n°1

Avis Comité Régional Conchyliculture – 27/08/2025.....p.1

Avis SNCF – 03/09/2025.....p.2

Avis Communauté de communes Val es Dunes – 18/09/2025.....p.42

Avis Communauté de communes Cingal-Suisse Normande – 25/09/2025.....p.44

Avis du Ministère des Armées – 01/10/2025.....p.48

Avis Eau du Bassin Caennais – 02/10/2025.....p.54

Avis Réseau de Transport et d'Électricité – 09/10/2025.....p.56

Avis du Département – 13/10/2025.....p.68

Avis de la DRAC – 13/10/2025.....p.80

Avis de l'Etat – 15/10/2025.....p.85

Avis Ports de Normandie – 15/10/2025.....p.155

Avis du SCoT – 20/10/2025.....p.157

Avis de la Chambre d'Agriculture – 21/10/2025.....p.190

Avis de Normandie Cabourg Pays d'Auge – 03/11/2025.....p.197

Arrêt n°2

Avis de l'Union de l'Habitat Social de Normandie – 23/02/2026.....p.204

Avis de la Chambre de Commerce et de l'Industrie – 10/03/2026.....p.206

Avis de Ports de Normandie – 10/03/2026.....p.218

Avis de l'Etat – 13/03/2026.....p.220

E25-009284

COMITÉ RÉGIONAL CONCHYLICULTURE
NORMANDIE · HAUTS-DE-FRANCE

Communauté Urbaine Caen La Mer
Monsieur le Vice-Président Michel LAFONT
16 rue Rosa Parks
CS 52700
14027 CAEN Cedex 9

Gouville sur mer, le 27 Août 2025

Ref : 25.08.27 SC

Monsieur le Vice-Président,

Nous faisons suite à votre courrier du 18 juillet 2025 et nous avons le plaisir de vous informer que le Comité Régional Conchylicole Normandie · Hauts – de – France n'a pas de remarque à formuler concernant le projet du Plan Local d'Urbanisme intercommunal Habitat et Mobilités de Caen.

Vous en souhaitant bonne réception,

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Vice-Président, l'expression de nos meilleures salutations.

Manuel SAVARY

Directeur du CRC Normandie · Hauts - de - France

Comité Régional De La Conchyliculture Normandie · Hauts - de - France
35 Rue du Littoral • 50560 Gouville Sur Mer • Tél : 02 33 76 80 40 - Fax : 02 33 76 80 49 • Email : contact@crc-nmn.fr

SNCF IMMOBILIER
DIRECTION IMMOBILIERE TERRITORIALE HAUTS-DE-FRANCE NORMANDIE
Pôle Valorisation et Grands projets – Groupe ingénierie foncière
Immeuble Perspective – 7ème étage
449, Avenue Willy Brandt – 59777 EURALILLE

Valéry COLLIN
Chargé de mission prévention des risques
et planification
Service Urbanisme et Risques
DDTM du Calvados
10 Boulevard du Général Vanier
14052 Caen 04

Affaire suivie par : Antoine FAURE
Tél : 06 22 58 44 59
Mail : antoine.faure@sncf.fr

Objet : Avis de SNCF sur le projet de Plan Local d'Urbanisme intercommunal de la Communauté d'Agglomération Caen la Mer.

Rouen, le 03 septembre 2025

Monsieur,

Par courriel en date du 18 juillet 2025 vous nous avez saisis pour solliciter notre avis sur le projet de PLUi de la Communauté d'Agglomérations Caen la Mer. Cette Communauté d'Agglomérations est traversée par plusieurs lignes ferroviaires.

Les communes de Bretteville-sur-Odon, de Caen, de Carpiquet, de Grentheville, de Mondeville, de Rots, de Saint-Manvieu-Norrey et de Thue-et-Mue sont traversées par la ligne exploitée n°366000 dite « de Mantes-la-Jolie à Cherbourg ».

Les communes de Caen, de Fleury-sur-Orne, de Louvigny et Saint André-sur-Orne sont traversées par la ligne fermée n°412000 dite « de Caen à Cerisy-Belle-Etoile ».

Les communes de Caen et de Mondeville sont traversées par la ligne retranchée n°380000 dite de « Caen à Dozulé-Putot ».

Concernant la fiche T1 des Servitudes d'Utilité Publiques.

L'ordonnance 2021-444 du 14 avril 2021 et son décret d'application n°1772-2021 du 22 décembre 2021 modifient le régime de protection du domaine public ferroviaire, constitué des servitudes administratives établies dans l'intérêt de la protection, de la conservation ou de l'utilisation du domaine public ferroviaire. De nouvelles règles de protection du domaine public ferroviaire sont entrées en vigueur au 1er janvier 2022.

Ces derniers précisent les nouvelles règles applicables à proximité du domaine public ferroviaire notamment les mesures de gestion de la végétation à ses abords ainsi que les règles encadrant la constructibilité des terrains riverains.

Le décret précise la consistance de l'emprise de la voie ferrée, définie à l'article R. 2231-2 du Code des Transports ainsi que les règles applicables en matière de constructions,

d'installation, de terrassements, d'excavation, de fondation et de dépôts par rapport à cette emprise.

Le gestionnaire d'infrastructure doit également être informé des projets tiers d'une certaine importance à proximité de l'emprise de la voie ferrée selon une distance qui sera prévue dans un futur arrêté préfectoral.

Les servitudes ferroviaires sont reprises dans la fiche relative aux servitudes d'utilité publiques dite « Fiche T1 – Servitudes de protection du domaine public ferroviaire ».

Ces servitudes doivent figurer en annexe des documents d'urbanisme, au document graphique ainsi que dans la liste des servitudes d'utilité publique. Conformément à l'article R126-1 du Code de l'urbanisme, il est nécessaire que les documents graphiques du PLU fassent apparaître en aplat les emprises où s'applique la servitude T1 sous trame spécifique.

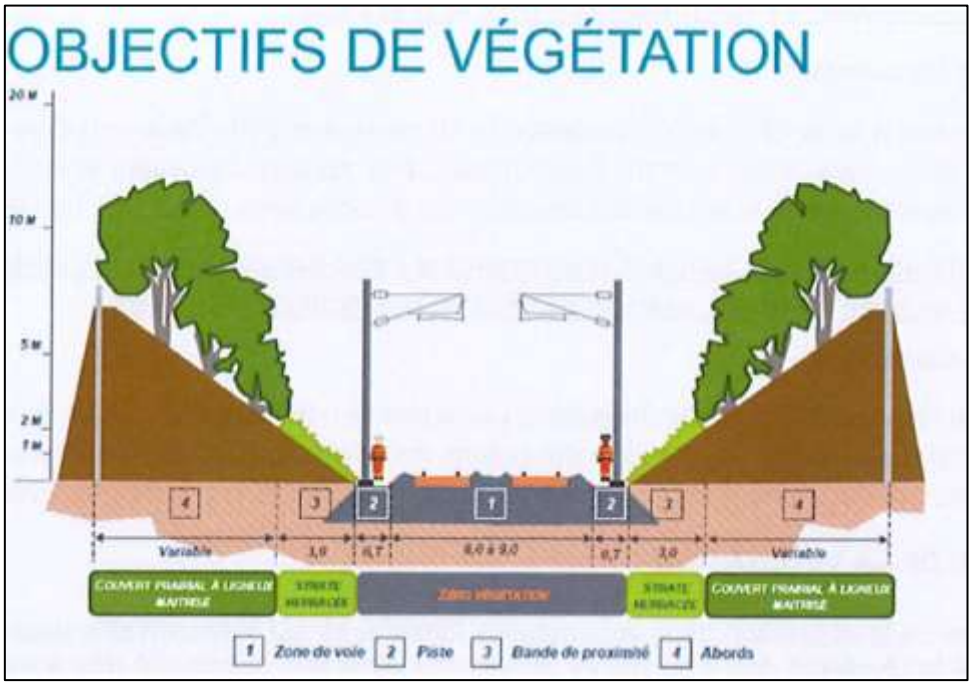
Pour rappel, la dernière version du texte de la SUP T1 est accessible à ce lien : https://www.geoportail-urbanisme.gouv.fr/image/fiche_SUP_T1.pdf .

La représentation graphique des zones soumises à Servitudes d'Utilité Publique T1 est accessible sur le site https://www.geoportail-urbanisme.gouv.fr/map/ (arborescence des couches : Servitude d'utilité publique > Ressources et équipement > Communication > Transports ferroviaires ou guidés).

Généralités concernant la maîtrise de la végétation (un enjeu régional fort pour SNCF) :

La maitrise de la végétation dans les emprises ferroviaires est indispensable pour garantir la sécurité et la régularité des circulations ferroviaires, la sécurité des agents et celle des riverains, ainsi que l'accès à l'infrastructure ferroviaire. Elle implique une maintenance et un entretien rigoureux des voies et de leurs abords. Dans ce contexte, la politique de maîtrise de la végétation vise les objectifs suivants :

- Aucun végétal sur la partie ballastée et ses bas-côtés immédiats ;
- Une végétation de hauteur limitée (type herbacée) sur les bandes de proximité (bandes de 3 m de large de part et d'autre des pistes qui longent les voies) ;
- Une végétation éparse de faible développement sur les abords.



Des plans de remise à niveau de la végétation dans les emprises ferroviaires sont en cours et continueront à être mis en œuvre dans les années à venir pour atteindre ces objectifs. Les documents d'urbanisme (PLUi notamment) doivent nous permettre ce niveau de maîtrise de la végétation.

Les Espaces Boisés Classés sont, quant à eux, des espaces à vocation strictement forestière, dont l'objectif est de créer, d'évoluer vers, ou de conserver des boisements naturels.

Les articles L. 113-1 et suivants du Code de l'Urbanisme relatifs aux espaces boisées classés, ou tout autre disposition d'urbanisme, peuvent être incompatibles avec la servitude T1 qui impose notamment de ne pas laisser des arbres, branches, haies ou racines empiéter sur le domaine public ferroviaire compromettant la sécurité des circulations ou gênant la visibilité de la signalisation ferroviaire. Aussi, nous souhaitons nous assurer que les périmètres et prescriptions soient compatibles avec la servitude T1.

A cet effet, les propriétaires sont tenus de les élaguer, de les tailler ou de les abattre afin de respecter cette interdiction. Pour des raisons impérieuses tenant à la sécurité des circulations ferroviaires, les opérations d'élagage, de taille ou d'abattage des arbres, branches, haies ou racines peuvent être effectuées d'office, aux frais du propriétaire, par le gestionnaire d'infrastructure.

La délimitation d'espaces boisés classés, de haies protégées ou d'arbres remarquables sur les emprises ferroviaires circulées contraint fortement la maitrise de la végétation et ne permet plus d'élaguer ou abattre les arbres qui risqueraient de tomber sur les voies en particulier quand il est urgent d'intervenir et que cela doit être fait sans attendre. Il en est de même pour les riverains à qui il pourrait être demandé d'abattre certains arbres présentant un risque pour les circulations ferroviaires (cas des arbres situés très proches de nos emprises). Nous souhaitons en effet éviter tout accident du fait d'un entretien des emprises qui n'aurait pu être fait car empêché par le règlement du PLUi.

Ainsi, le classement en Espace Boisé Classé du Domaine Public Ferroviaire n'est pas adapté aux contraintes de maintenance et de régénération du réseau ferré. Il convient donc de les retirer sur les parcelles propriété du groupe SNCF, surtout pour les emprises ferroviaires circulées.

A préciser que la délimitation de zones naturelles sur nos emprises ferroviaires peut également nous contraindre dans la maîtrise de la végétation.

S'agissant du PLUi de Caen la Mer et de son zonage N :

Nous remarquons qu'une partie des emprises des voies ferrées exploitées sont en zonage N sur le territoire de plusieurs communes (Bretteville-sur-Odon, Caen, Carpiquet, Mondeville, Rots et Thue-et-Mue).

Nous sommes conscients de l'intérêt écologique de ces sites et notamment de leurs caractéristiques naturelles. Cependant, nous souhaitons tout de même nous assurer, en portant votre attention sur ce point, que le règlement de ce zonage est bien compatible avec les travaux de maintenance et d'entretien des installations ferroviaires. La Servitude d'Utilité Publique T1 impose notamment une distance de 6 mètres à respecter en matière de plantation, et donne la possibilité pour la SNCF d'exécuter à l'intérieur d'une bande de 20 mètres de largeur, calculée du bord extérieur de la voie, des travaux de débroussaillement des bois morts. Ces dispositions ont pour objectif de protéger les circulations ferroviaires et les voyageurs de toute chute d'arbre sur le domaine public ferroviaire. A noter aussi que selon la configuration, le classement zonage N des parcelles mitoyennes des emprises des voies ferrées peut être impactant sur la maîtrise de la végétation.

S'agissant du PLUi de Caen la Mer et de ses bois classés, espaces paysagers à protéger et haies à protéger ou à créer :

Nous remarquons ce type de zonage sur des parcelles correspondant à la plateforme ferroviaire ou le long de celles-ci sur les communes de Bretteville-sur-Odon, de Caen, de Carpiquet, de Mondeville, de Rots, de Saint-Manvieu-Norrey et de Thue-et-Mue. Comme évoqué plus haut, la SUP T1 donne des obligations de gestion des boisements. L'application d'une Servitude d'Utilité Publique est règlementairement supérieure au règlement du PLUi qui doit être compatible avec cette première.

Par conséquent, SNCF ne peut pas être favorable à ce type de classement sur ou aux abords des voies ferrées et installations ferroviaires au regard des éléments que je vous ai cité car leur règlement n'est pas compatible avec la Servitude d'Utilité Publique T1.

Pour information, SNCF contribue à l'objectif de continuité écologique en menant des programmes en expérimentation avec l'ONF pour décliner des gestions différenciées des masses végétales aux abords des voies ferrées.

En conséquence, SNCF demande le retrait de ce classement.

S'agissant du PLUi de Caen la Mer et de ses secteurs de performance énergétique renforcée pour la trame noire :

Nous notons que des parcelles correspondant à la plateforme ferroviaire ou le long de celles-ci ont été incluses dans ces secteurs sur les communes de Bretteville-sur-Odon et de Caen. Il est notamment prescrit de « préserver les ilots d'arbres morts ou sénescents favorables aux Chiroptères ».

Nous souhaitons nous assurer, en portant votre attention sur ce point, que le règlement de ces secteurs est bien compatible avec les travaux de maintenance et d'entretien des installations ferroviaires. La Servitude d'Utilité Publique T1 impose notamment une distance de 6 mètres à respecter en matière de plantation, et donne la possibilité pour la SNCF d'exécuter à l'intérieur d'une bande de 20 mètres de largeur, calculée du bord extérieur de la voie, des travaux de débroussaillement des bois morts. Ces dispositions ont pour objectif de protéger les circulations ferroviaires et les voyageurs de toute chute d'arbre sur le domaine public ferroviaire.

Concernant le PLUi de Caen la Mer et de ses périmètres constructibles :

Nous vous rappelons qu'il est nécessaire de consulter systématiquement la SNCF pour tous les travaux à proximité des emprises ferroviaires (notamment pour les permis de construire, d'aménager, lotissement…). Cette demande de consultation est fondée, d'une part sur l'article R111-2 du code de l'urbanisme qui prohibe la réalisation des constructions qui peuvent causer un danger pour la sécurité publique, ou être elles-mêmes soumises à un danger, et d'autre part, sur l'article L2231-5 du Code des Transports qui prévoit une servitude interdisant la construction de bâtiments à moins de deux mètres de la limite légale du chemin de fer. Les dossiers doivent être adressés à l'adresse suivante :

SNCF IMMOBILIER
DIRECTION IMMOBILIERE TERRITORIALE HAUTS-DE-FRANCE NORMANDIE
Pôle Gestion des Actifs – Conservation du patrimoine
Immeuble Perspective -7ème étage
449, avenue Willy Brandt 59777 EURALILLE

S'agissant du PLUi de Caen la Mer et de ses OAP sectorielles :

Sur la commune de Bretteville-sur-Odon, l'OAP dite « Bretteville sur Odon – Festyland » jouxte les emprises de la voie ferrée. Il conviendra de bien vigiler à l'application de la Servitude d'Utilité Publique T1 et de bien interdire l'accès au domaine ferroviaire par des clôtures adaptées.

Sur la commune de Thue et Mue, l'OAP dite « Thue et Mue (Bretteville l'Orgueilleuse) – zone d'activité » jouxte les emprises de la voie ferrée au sud et préconise une « transition paysagère à créer en limite de l'espace agricole et de la voie ferrée composée de différentes strates végétales (grands arbres, arbustes et plantes herbacées) ». Il conviendra de veiller à ce que ces plantations respectent bien la SUP T1 et soient compatibles avec la maîtrise de la végétation nécessaire aux abords des emprises ferroviaires.

Sur la commune de Caen, deux OAP impliquent des fonciers SNCF :

- Pour l'OAP dite « Caen secteur Montalivet », il conviendra d'adapter le projet en fonction des concertations en cours avec, notamment, SNCF Immobilier.
- Pour l'OAP dite « Caen gare sud », il est prévu la construction d'un stationnement « en ouvrage » sur du foncier SNCF qui est actuellement en exploitation et a vocation à le rester. Nous émettons donc une réserve quant à ce projet spécifique dans l'OAP.

S'agissant du PLUi de Caen la Mer et de ses emplacements réservés :

Pour rappel et en général, le domaine public ferroviaire est par définition imprescriptible, inaliénable et insaisissable. Aucune servitude ne peut être consentie à un tiers et aucun emplacement réservé ne peut y être inscrit. En outre, il ne peut être soumis à déclaration d'utilité publique, autre que pour des projets ferroviaires. De manière générale et sans présumer des résultats de celle-ci, une concertation avec SNCF pour une procédure de cession ou de transfert de gestion reste à privilégier.

Concernant l'emplacement réservé « ER Caen 37 », l'aménagement de voirie devra bien prendre en compte le maintien de l'accès poids-lourds existant pour assurer l'exploitation ferroviaire, c'est pourquoi une concertation avec les services de SNCF est plus pertinente qu'un emplacement réservé.

Concernant l'emplacement réservé « ER Caen 33 », **nous en demandons le retrait**, les concertations avec SNCF sur cette zone étant toujours en cours et elles sont là aussi plus pertinentes.

En conclusion, si nous ne sommes pas opposés à ce projet de PLUi, il doit s'entendre sans impact sur l'activité ferroviaire, ni sur son entretien courant et sa maintenance, ni sur son possible développement dans le cadre de l'évolution du service public de transport. C'est pourquoi nous vous saurons gré de bien vouloir prendre en compte nos remarques.

Vous souhaitant bonne réception de la présente et restant à votre disposition pour toute information complémentaire, je vous prie, Monsieur le Vice-Président, d'accepter mes salutations les meilleures.

Thomas BARRAN
Directeur Immobilier Territorial Hauts-de-France Normandie

PO : Marie-France DOUTRIAUX
Responsable du groupe Ingénierie Foncière
Doutriaux

Plan d'action Végétation SNCF Réseau en Normandie

Synthèse et soutiens attendus

EXECUTIVE SUMMARY

Cette note présente un panorama global du plan d'action dédié à la végétation en Normandie. Il porte sur le foncier SNCF Réseau, les fonciers tiers, et les impacts des réglementations en place sur ces deux périmètres.

Sur son patrimoine, SNCF Réseau déploie un plan d'action largement dimensionné :

- SNCF Réseau déploie un effort financier très important en Normandie sur les sujets végétation, de l'ordre de **10 millions d'euros en 2024**. Rapporté au kilomètre, cet **effort est très largement supérieur aux autres régions**.
- Plus de **30 agents** interviennent au quotidien, 34 000 arbres coupés en 2024…
- Cette note développe les **spécificités du traitement de la végétation en milieu ferroviaire,** par rapport à d'autres gestionnaires de réseau (RTE, routes)

Vis-à-vis des tiers, SNCF Réseau a renforcé son dispositif existant :

- Ce qui existait : **chaque tiers** générant un dégât à l'infrastructure ferroviaire voit **systématiquement sa responsabilité engagée**, SNCR Réseau fait recouvrir les dégâts causés.
- Ce qui est déployé :
    - Les **communes normandes** les plus exposées au risque végétation tiers sont **mises en responsabilité :**
        - 45 déjà rencontrées sur 60 prioritaires,
        - 10 ayant conduit des actions en soutien, les autres relancées.
    - **Plus d'une quinzaine de mises en demeure envoyées chaque mois** par SNCF Réseau

Toutefois, le **cadre réglementaire** – déjà dense – **tend à se complexifier**, faisant courir des **risques pénaux** pour SNCF Réseau et ses salariés.

Les différents classements impactent aujourd'hui 75% du réseau ferré normand, ouvrant potentiellement à la dépose d'un **dossier en dérogation pour chaque chantier de végétation**.

Ainsi, avec le soutien de l'État et de la Région, SNCF Réseau propose un plan d'action en rupture visant **i) au déclassement « Espaces Boisés Classés » de ses linéaires ; ainsi ii) qu'une gestion revue des forêts en abords de voies ferrées.**

Direction territorial Normandie
Rédacteur : Vincent PALIX
Relecteurs : Adeline DORBANI, Severine D'HALLUIN, Jean-Pierre PUJOLS, Boyan IONKOV

25 février 2025

A - LA VÉGÉTATION, UNE DES PREMIÈRES CAUSES D'IRRÉGULARITÉ EN NORMANDIE

L'impact de la végétation sur la ponctualité du réseau normand (TER et autres EF) :

- En 2023, **29 000 minutes perdues**, soit **15% des retards,**
- En 2024, **33.000 minutes perdues (+13%), dont plus de 50% lors de tempêtes** ou de phénomènes météos exceptionnels.

B - LES ACTIONS ENTREPRISES PAR SNCF RÉSEAU, SUR SON PROPRE PATRIMOINE FONCIER

Des moyens humains, techniques et financiers engagés très importants :

- 8,7M€ investis en 2024 + 1M€ supplémentaire dans le cadre du plan d'action Coup de poing : **près de 10 Millions d'euros**
    - Soit **13% du budget national** de SNCF Réseau alloué à l'abattage d'arbres, pour 5% du réseau ferré national.
    - **En croissance de 135% en 4 ans**
- Des volumes d'arbres abattus en croissance forte (Annexe 1):
    - De 24 000 arbres en 2023 à **34 000 en 2024**. Même ambition en 2025.
    - Soit une intensification de l'effort de **+42% entre 2023 et 2024**.
    - En moyenne **4 chantiers quotidiens de maitrise de la végétation en simultané** sur le réseau normand, essentiellement de nuit (cf. Zoom).
    - Sans compter les **actions de débroussaillage**, en croissance forte (+80% en 2024)
- **30 agents SNCF Réseau dédiés** à la maitrise de la végétation quotidiennement, soutenus par des contrats annuels avec des entreprises normandes.
- Actions Coup de poing supplémentaires en 2024 :
    - **Entre Darnétal et Rouen** (mise à blanc). Montant engagé : 450k€
    - En **gare de Rouen** (bâchage ralentissant la repousse). Montant engagé : 150k€
    - **Débroussaillage sur Mantes – Cherbourg** sur des zones connues pour favoriser la présence de faune sauvage. Montant engagé : 100K€.
    - **Abattage supplémentaire sur Mantes – Cherbourg**
    - Serqueux-Gisors, afin de faire du débroussaillage/abattage sur l'axe (17km de linéaire traités)

Actions complémentaires engagées par SNCF Réseau en 2024 :

- **Vente à des tiers de friches** (ou via COT), permettant leur entretien : En moyenne, entre 16 000 et 20 000 m² par an de cessions.
- Expérimentation d'un **radar LIDAR pour analyser la criticité des arbres** et du couvert broussailleux, et disposer d'un modèle prédictif d'aide à la décision. L'outil LIDAR permet l'analyse :
    - des arbres par niveau de risque (notamment la distance avec la caténaire)

- de la densité du couvert broussailleux pour éviter les regroupements de faune.
- Plantation avec une **végétation peu invasive** (genévrier)
- Pose de **bâches ou géotextile** après opération de débroussaillage (entre autres sur Rouen - Darnétal et gare de Rouen)

Pour la suite :

- **CPER** : SNCF Réseau est en attente d'une confirmation de disponibilité effective de fonds pour 2026 et au-delà, dans l'enveloppe dédié (8M€),
- A envisager dans les zones fortement boisées si coupe impossible : élaboration d'un **plan de gestion volontaire** (Plan d'action à sous-traiter, hors compétences SNCF Réseau).

LE RÉSEAU FERROVIAIRE NORMAND, CONSTRUIT DANS LES ANNEES 1820, PRÉSENTE DES CARACTÉRISTIQUES PROPRES ET NON COMPARABLES :

- Talus situés à **proximité immédiate des voies ferrées circulées**, sans zone tampon. Ceci rend **incompatible tout chantier d'abattage/élagage avec le maintien des circulations ferroviaires**, pour la sécurité du personnel et des trains.
  - ➔ **Cela impose la réalisation de la très grande majorité de ces chantiers avec des interceptions de circulations, soit de nuit pour limiter les impacts**.

- **Talus très pentus** (très fréquemment supérieurs à 30° voire 45°)
- **Voies construites en déblais (tranchées rocheuses…)**, avec une végétation implantée en surplomb.
  - ➔ **Les opérateurs en charge des chantiers végétation doivent très fréquemment intervenir harnachés,** complexifiant et réduisant la productivité de chaque atelier de coupe.

LES CONTRAINTES D'INTERVENTION SUR LE RÉSEAU FERROVIAIRE LE DIFFERENCIENT AINSI DES AUTRES RÉSEAUX (ROUTIER, FLUVIAL, ÉLECTRIQUE…) :

Sur le réseau (auto)routier :

- **Une voie contiguë peut être aisément neutralisée à la circulation durant l'intervention** (pose de cônes) pour récupérer suffisamment de distance de sécurité entre la voie circulée et les zones d'intervention.
- Interventions aisément possibles **de jour**.
- **L'inclinaison des talus est généralement moins importante**, réduisant les risques de chutes mal orientées d'arbres et facilitant les conditions d'intervention (opérateurs non harnachés)

➔ **L'intervention en milieu ferroviaire n'a pas ces facilités**

Sur le réseau RTE/EDF :

- **Le maillage fin du réseau électrique permet une consignation de lignes électriques sans impact pour leurs clients (maintien de l'alimentation électrique pour le client final)**, rendant acceptables des interventions de jour (exemple interventions héliportées).

Rédacteur : Vincent PALIX
Relecteurs : Adeline DORBANI, Severine D'HALLUIN, Jean-Pierre PUJOLS, Boyan IONKOV
25 février 2025

- **Ce type d'interventions permet un élagage (coupe de branches) mais pas la coupe d'arbre à leur base,** qui est la priorité de SNCF Réseau en Normandie.
- **Les projections engendrées sont à penser au regard des installations sensibles présentes à proximité** (signalisation, alimentation électrique, habitations…)

➔ **De telles interventions de jour sur le réseau ferroviaire nécessiteraient :**

- **L'arrêt des circulations ferroviaires et la consignation de l'alimentation électrique,**
- **La protection des installations sensibles**
- **La présence d'équipes au sol pour récupérer les branchages projetés sur les voies ou installations électriques.**

C - LES ACTIONS ENTREPRISES PAR SNCF RÉSEAU VIS-À-VIS DE LA VÉGÉTATION DE TIERS

1- MISE EN RESPONSABILITÉ DES COMMUNES NORMANDES :

Depuis l'automne 2024, SNCF Réseau déploie son plan de mise en responsabilité des tiers (communes et particuliers). Pour cela, une liste de plus de **60 communes** concernées par les chutes d'arbres en Normandie été établie (Annexe 2) :

- Au 18/02/25, 45 communes ont d'ores et déjà été rencontrées :

- **Seine Maritime (76)**
  - Quincampoix
  - Mathonville
  - Saint Laurent de Brèvedent
  - Fontaine-sous-Préaux
  - Déville-Lès-Rouen
  - Cideville
  - Epretot
  - Saint Créspin
  - Sainneville
  - Saint-Martin du Vivier
  - Gonfreville l'Orcher
  - Fontaine l'Abbé
  - Beaumont le Roger
  - Grosley-sur-Risle
- **L'Eure (27)**
  - Les Trois Lacs
  - Heudebouville
  - Saint Pierre d'Autils
  - Vironvay
  - Saint Pierre la Garenne
  - Aulnay sur Iton
- **La Manche (50)**
  - Granville
  - Saint Cécile
- **Le Calvados (14)**
  - Noues de Sienne
  - Saint Arnoult
  - Ouézy
  - La Houblonnière
  - Mesnil-Clinchamps
  - Bernières le Patry
  - Houlgate
  - Saint Vaast en Auge
  - Gonneville sur Mer
  - Courson
- **L'Orne (61)**
  - Les Authieux du Puits
  - Echauffour
  - Saint Germain de Clairefeuille
  - Nécy
  - Ecouves
  - Les Yveteaux
  - Argentan
  - Montsecret
  - Saint Sulpice sur Risle
  - Saint Martin d'Ecublei
  - Argentan
  - Bellou en Houlme
  - Echalou

- 10 communes ont déployé des actions concrètes à l'issue de ces rencontres :

- **Seine Maritime (76) :**
  - **Gonfreville l'Orcher :** Réunion publique qui s'est déroulée le 20 janvier afin de sensibiliser les riverains en abords des voies. 3 mises en demeure adressées à des riverains négligeant.
  - **Déville-lès-Rouen :** le service de la ville a adressé des courriers et réalisé un suivi des parcelles concernées par de la végétation. A date 4 parcelles sur 6 sont traitées.
  - **Cideville :** le maire de la commune a contacté les riverains concernés, retour positif avec la totalité des parcelles concernées traitées.

- **Eure (27) :**
  - **Aulnay sur Iton :** Travaux prévus pour l'abattage d'un arbre sur l'une des parcelles avant le 15 mars, la seconde parcelle la propriétaire est rentrée en contact avec SNCF pour les travaux, il avait déjà réalisé l'abatage de trois arbres à risque.
    La commune a adressé un courrier d'alerte envoyés à l'ensemble des riverains suite à la réception du courrier signés par la région aux mairies.
  - **Saint Pierre la Garenne :** la Maire a rencontré les administrés, des premiers travaux d'abatages ont été effectués, le reste des travaux est prévu courant mois de février.

- **Calvados (14) :**
  - **Ouézy :** le maire a réalisé un tour de vérification en abord des voies, puis prise de contact auprès de ses riverains afin de les sensibiliser.
  - **La Houblonnière :** Monsieur le Maire a réalisé une campagne de boitage, avec rencontre des riverains concernés par la végétation à risque.

- **Orne (61) :**
  - **Les Yveteaux :** La mairie a contacté ses riverains, elle nous a transmis les premiers retours positifs, avec pour l'une des parcelles les travaux déjà réalisé. Et pour la seconde parcelle des travaux ont eu lieux permettant l'abatage et le débroussaillage. Il reste néanmoins une petite zone à traiter qui sera réalisé dès le retour des beaux temps (nécessite une intervention sur sol sec).
  - **Echalou :** Le maire a communiqué le flyer sur la végétation à risque SNCF sur sa plateforme "Panneau Pocket" dès réception du courrier adressé par la région et avant notre rencontre. Cela dans le but de sensibiliser ses riverains.

- **Manche (50) :**
  - **Sainte Cécile :** Madame le Maire a envoyé des courriers à ses riverains et a réalisé une sensibilisation lors de ses vœux, en rappelant l'importance de maitriser sa végétation en abord des voies.
  - **Echauffour :** Rencontre avec les riverains, actions déjà engagée avec abatage des premiers arbres, il reste une parcelle à traiter au retour du temps approprié pour réaliser le chantier.

- 26 communes ont été relancées par recommandé le 28/01 suite à non-réponse à nos sollicitations :

- **Seine-Maritime (76)**
  - Ectot-les-Baons
  - Fontaine sous Préaux*
  - Pavilly
  - Roncherolles-en-Bray*
- **Eure (27)**
  - Bernay*
- **Calvados (14)**
  - Caen
  - Valdallière
- **Orne (61)**
  - Beaufai
  - Planches
  - Rai
  - Saint-Gauburge-Sainte-Colombe
  - Saint Martin d'Ecublei*
  - Bellou-en-Houlme*
  - Echalou*
  - Ecouché-les-Vallées
  - La Selle-la-Forge
  - Montsecret*
- **Manche (50)**
  - Carentan-les-Marais
  - Le Val-Saint-Père*
  - Lolif
  - Précey*
  - Saint-Georges-Montcocq
  - Saint-Jean-des-Champs*
  - Saint-Planchers*
  - Servon
  - Bolleville

*Communes ayant pris contact et rendez-vous pour réaliser une rencontre à la suite de la réception du courrier de relance

2- MISE EN DEMEURE DES PARTICULIERS OU DES COMMUNES

SNCF Réseau s'est structuré pour **mettre en demeure les tiers concernés** comme la loi l'y autorise. Depuis fin 2024, environ **15 à 30 mises en demeures sont envoyées chaque mois :**

- Communes ou riverains concernés par ces mises en demeure :

Décembre 2024 :

- **Eure (27) :**
  - La Chapelle-Longueville (x2)
  - Les Trois Lacs (x2)
  - Vironvay
  - Heudebouville (x2)
  - Saint-Pierre-du-Vauvray (x3)
  - Aulnay-sur-Iton
- **Seine-Maritime (76) :**
  - Saint-Étienne-du-Rouvray
  - Alvimare (x2)
  - Parc-d'Anxtot
  - Déville-lès-Rouen
  - Forges-les-Eaux
- **Orne (61) :**
  - La Bellière
- **Calvados (14)**
  - Saint-Désir
  - Mézidon Vallée d'Auge
  - Ouézy
  - Norolles (x3)
  - Ouilly-le-Vicomte (x3)
  - Lisieux (x2)

Janvier 25 :

- **Seine Maritime (76)**
  - Fécamp (x10)
  - Gonfreville l'Orcher (x3)
  - Saint-Léonard (x2)

Février 25 :

- **Eure (27)**
  - Nassandres sur Risle (x12)
  - …

- Processus à l'issue de l'envoi des mises en demeure :
  - A réception des mises en demeure, **les riverains ont 4 mois pour faire un retour à SNCF Réseau et réaliser leurs travaux.**
  - Selon les retours, l'Infrapôle SNCF Réseau **programme des rendez-vous avec les riverains, pour organiser la coupe des arbres en toute sécurité.**
  - Si cela n'est pas réalisé, l'Infrapôle SNCF Réseau adresse une **contravention de grande voirie.**
  - Ces mises en demeure sont enregistrées sur nos outils internes afin réaliser un suivi.

3- PROCESSUS EN CAS DE CHUTE D'ARBRE TIERS :

Chaque fois qu'un arbre tiers impacte l'infrastructure ferroviaire (périmètre SNCF Réseau), le plan d'action ci-après est déployé :

1. SNCF Réseau instruit rapidement le sinistre en vue d'**établir la responsabilité civile du tiers**.
2. SNCF Réseau **adresse alors une mise en cause à l'assureur des tiers responsable** (si connu) ou, à défaut, directement aux tiers responsables, en vue de procéder au recouvrement amiable des préjudice liés au sinistre (il s'agit le plus souvent de dommages matériels et main d'œuvre).
3. **En cas d'échec du recouvrement amiable, le service juridique de SNCF Réseau engage une action en responsabilité civile devant le tribunal judiciaire à l'encontre du tiers responsable et/ou son assureur**.
4. Il convient de noter qu'en tout hypothèse, et quelle que soit l'issue des procédures amiables ou contentieuses de recouvrement des préjudices, SNCF réseau procède immédiatement à la réparation de l'infrastructure en avance de frais.

- A noter :
  - Il n'y a pas lieu de déposer plainte pour des dommages matériels subis du fait de la chute d'un arbre tiers car il n'y a pas, a priori, d'infraction pénale. **L'action est donc civile.**
  - Conscients des dégâts générés sur l'infrastructure, une majorité des propriétaires d'arbres reconnaissent rapidement leur responsabilité (civile).
  - Malgré un très bon taux de recouvrement ces dernières années, **SNCF Réseau ne recouvre jamais la totalité des préjudices subis en lien avec la chute d'arbres**. En effet, la loi a complexifié le contentieux avec de nouvelles obligations qui pèsent sur le gestionnaire d'infrastructure : SNCF Réseau doit dorénavant surveiller les arbres à risque chez les riverains, les juges tendent de fait à retenir une part (en %) de responsabilité de SNCF Réseau.

- Principe de recouvrement des dégâts causés par tiers (toutes causes) :
  - **En 2024, 373 procédures ont été conduites vis-à-vis de Tiers Non Identifiés** en Normandie (bris de barrière, arbres…), **soit plus de 90% des faits constatés.**
    Dans ces cas de tiers non identifiés, SNCF Réseau réalise soit un dépôt de plainte (dégâts importants), soit une lettre plainte au procureur :
    - Si le fautif est finalement identifié par les forces de l'ordre, SNCF Réseau fournit un chiffrement des dommages pour alimenter la procédure.
    - Si le fautif n'est pas identifié, SNCF Réseau reçoit un avis de classement.
  - Les procédures impliquant un **tiers identifié et relatives à la végétation représentent 20% des procédures en cours en Normandie.**

- Cas particulier de la chute d'un arbre sur un poteau caténaire à Sainneville : Face au silence du riverain depuis l'accident du 07/12/24 ayant occasionné de nombreux dégâts, **une mise en cause a été adressée à l'assureur du riverain**, sans réaction à date. **En cas de refus de prise en charge par l'assureur du tiers responsable dans un délai d'environ 3 à 6 mois à compter de l'établissement du décompte de nos préjudices, SNCF Réseau va procéder au recouvrement par voie judiciaire** (civil). L'estimation des dégâts avoisine actuellement les 350 000 euros.

D - LES DIFFERENTS CLASSEMENTS IMPACTANT SNCF RESEAU DANS SA CAPACITE D'ACTION

1- PLU ET PLUI

Au titre de l'urbanisme (PLU/PLUI), 550 kms sont classés en Normandie, soit 34% des 1545 kms du RFN Normandie. Ils se décomposent en :

- **Espaces Boisés Classés (EBC)**
- **Eléments de paysage, sites et secteurs à protéger** (Articles L151-19 et L151-23 du code de l'urbanisme)

Pour chaque intervention sur ces linéaires, SNCF Réseau est contraint de déposer un dossier de dérogation (cf. point 3).

2- CADRE RÉGLEMENTAIRE NATIONAL ET EUROPÉEN

Classements au titre de l'environnement, du code du patrimoine :

En Normandie, l'addition de ces classements concerne 1022 kms. Les différentes protections au titre de l'environnement pouvant se superposer sur un même linéaire, **620,2 kms** du RFN sont effectivement concernés, soit **40,1% du RFN Normandie**. Voici leur répartition :

1- **Au titre de l'Environnement.** De nombreuses zones de protection ou d'intérêts écologique existent :
   - **ZNIEFF 1 et 2 - Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique** > Soit **555 kms** de RFN classés,
   - **Parcs naturels régionaux** : Marais du Cotentin et du Bessins, Normandie Maine, Boucles de la Seine Normande, (Vexin Français) > Soit **170 kms** de RFN classés,
   - **Natura 2000** – Zones de protection spéciale et sites d'importance communautaire > soit **159 kms de RFN** classés,
   - **ZICO** – Zones d'importance pour la protection des oiseaux : Entre Gaillon et Pont de l'Arche, entre Lison et Valognes > Soit **68Kms** de RFN classés,
   - **RAMSAR** – Zones humides : Marais du Cotentin et du Bessins > Soit **36 Kms** de RFN classés,
   - **Arrêtés de protection du Biotope**, éparpillés sur l'ex-Basse-Normandie et très contraignants > Soit **24,4 kms** de RFN classés,
   - **Terrains du Conservatoire du Littoral** : Ligne Deauville-Dives > Soit **1,2 kms** de RFN.

2- **Au titre du Code du patrimoine**, sont notamment à mentionner : Les abords des monuments historiques, les sites patrimoniaux remarquables, les sites classés et inscrits

Au titre de la réglementation Habitat & Espèces protégées issues de directives de l'UE.

L'application de cette réglementation contraint SNCF Réseau dans ses modalités d'intervention, et rend plus complexe la gestion des risques liés à la végétation. Au niveau national SNCF Réseau a établi un nouveau cadre d'intervention pour la **gestion de la végétation renforçant la prise en compte des enjeux de biodiversité** dans la programmation et la conduite des opérations.

Au titre de réglementation Futures :

Toutefois, de façon générale, **les spécificités ferroviaires dans les projets de nouvelles réglementations sont très rarement prises en compte, et notamment les impératifs de sécurité ferroviaire** pour les circulations pesant sur le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire. À titre d'exemples :

- Le projet de réglementation attendu sur la **protection des haies**, légitimes dans son objet, ferait peser un réel risque de perte de contrôle de la végétation aux abords des voies ferrées si l'amendement adopté à ce jour ne devait finalement pas être retenu *(Intervention Président Morin lors de la présentation du texte au Sénat).*
- Concernant **le ZAN**, SNCF Réseau espère que la PPL récemment déposée éteindra **le risque actuel de voir considéré comme artificialisation toute coupe d'arbres, qui seraient à intégrer dans les quotas**.

3- IMPACTS DE CES ZONES ET CLASSEMENTS POUR SNCF RESEAU

Le traitement de la végétation dans ces zones et classements peuvent impliquer, en elles-mêmes (ex : EBC, MH) ou parce qu'elles sont des indications de sensibilité des milieux et notamment de la présence d'espèces protégées (ex : ZNIEFF), **le dépôt de déclaration préalables ou d'obtentions d'autorisations diverses assorties d'éventuelles compensations.**

A titre indicatif, certaines autorisations, en particulier les demandes de dérogation espèces protégées, **peuvent durer jusqu'à 2 ans.**

Au total, 75% du RFN Normand est donc classé ou protégé. De surcroît, les zones concernées correspondent aux linéaires les plus boisés/végétalisés, soit ceux à traiter en priorité. De plus, la superposition de classements sur des mêmes linéaires complexifie leur traitement pour SNCF Réseau, et limite l'espoir de leur déclassement complet.

E - RISQUES JURIDIQUES POUR SNCF RÉSEAU ET SES COLLABORATEURS

L'action de SNCF Réseau l'expose à des risques judiciaires, voire pénaux. A titre d'illustration :

Condamnation en novembre 2024 pour abattage d'arbre chez un riverain (arrêt de la Cour administrative d'appel de Lyon)

En synthèse :

- **Intervention SNCF Réseau chez des riverains, par suite d'une chute d'arbres ayant occasionné une collision avec du matériel roulant**
- Le terrain ayant été récemment construit, le propriétaire n'a pu être identifié, et n'a donc pas pu être mis formellement en demeure. Il a toutefois donné un accord verbal pour l'intervention
- **Après abattage des arbres, le riverain a attaqué SNCF Réseau**. La Cour lui a donné raison, et a condamné SNCF Réseau à lui verser 7000€ (pour le préjudice 5000€, plus 2000€ de frais irrépétibles).
- La Cour a justifié sa décision pour plusieurs motifs :
  - Pas de mise en demeure préalable (même si cette dernière était impossible)
  - Pas d'autorisation formelle du propriétaire pour intervenir sur son terrain (même si accord donné de vive voix puis par SMS)
  - **L'urgence immédiate n'était pas prouvée** (malgré la collision deux ans auparavant)
  - Les travaux ont provoqué un **préjudice de jouissance** au propriétaire (bruit et vue)
  - Depuis cette décision, les agents SNCF Réseau n'interviennent plus chez les particuliers sans avoir **constitué au préalable un dossier** avec mise en demeure, autorisation écrite du propriétaire et nombreuses pièces justifiant de l'urgence de l'abattage => importante perte de temps en conséquence

Mobilisation d'Associations environnement en Normandie

Un **procès pénal s'est tenu en 2022 à l'encontre de SNCF Réseau et de trois de ses agents (personnes physiques)** à la suite de poursuites pénales et indemnitaires à la suite d'un traitement phytosanitaire à proximité de cours d'eau entre Lison et Lamballe. L'Association Manche Nature et une association de pêcheurs étaient à l'origine de ces poursuites. SNCF Réseau et les agents ont été relaxés.

Condamnation pour suppression de linéaires de végétation

En 2023, SNCF Réseau a été condamnée par le tribunal correctionnel d'Angers à **450 000€ d'amende (+ 50 K€ de dommages et intérêts) pour avoir supprimé des linéaires de végétation le long du RFN entre Angers et Ecouflant**, sur le fondement du non-respect de la réglementation espèces et habitats protégés. SNCF Réseau a fait appel.

Plus généralement, **SNCF Réseau est confrontée à de nombreuses procédures pénales en lien avec la maîtrise de la végétation** (traitement phytopharmaceutiques, atteintes aux espèces et habitats protégés, classement PLU, etc.) et parfois à des condamnations ou à des traitements alternatifs de résolution des litiges (convention judiciaire d'intérêt public,

F - PLAN D'ACTION COMPLÉMENTAIRE À ENGAGER AVEC LE SOUTIEN DE LA RÉGION NORMANDIE ET DE L'ÉTAT :

1- GESTION DES FORÊTS EN ABORD DES VOIES FERRÉES :

- Les **forêts sont de plus en plus fragilisées**, du fait des maladies, des ravageurs et la des évènements climatiques, atteintes accrues du fait du changement climatique.
- Conséquences, des arbres, sains comme malades, d'exploitants forestiers peuvent tomber sur les voies ferrées ;

➔ Proposition d'action en rupture proposée par Eric Herbet, Président de la Communauté de Communes inter-Caux-Vexin, Maire de Quincampoix à l'occasion d'une rencontre avec SNCF Réseau :

1- Etablir une **carte commune des zones forestières traversées** par les voies ferrées
2- Etablir un **plan de gestion forestière spécifique** sur des fuseaux d'une profondeur de 30 mètres le long des voies ferrées :
   a) Couper les arbres présents, et les valoriser
   b) Replanter des espèces à croissance lente en établissant, une rotation plus fréquente (tous les 3 ou 4 ans), réduisant ainsi très sensiblement le risque de chute sur les voies
   c) Ces nouvelles plantations trouveraient un débouché de valorisation (chauffe).

Avec l'impulsion de la Région, ce dispositif pourrait être expérimenté dès 2025

2- SNCF RESEAU ENTEND DEMANDER QUE SES EMPRISES FERROVIAIRES NE FASSENT PLUS L'OBJET DE CLASSEMENTS PROTECTEURS AU PLU (EX : EBC, ELEMENTS DE PAYSAGE, SITES ET SECTEURS A PROTEGER…)

La maitrise de la végétation sur de grands linéaires et à long terme requiert des mises à blanc, non compatibles avec une gestion sélective et hasardeuse des arbres à risques, insuffisante avec l'ampleur des conséquences du changement climatique.

Les EPCI décident du classement de zones boisées en « Espaces Boisés Classés », y compris d'emprises SNCF Réseau en bord de voie ferrée. Ci-dessous, quelques exemples de communes sur lesquels des talus SNCF Réseau sont classés EBC :

- **Le Havre Seine Métropole :**
  - Saint-Laurent-de-Brèvedent : 2 Ha classés en bord de voie ; commune où un train est resté bloqué 8 heures le 26/02/2024 à cause d'un arbre durant une tempête.
  - Harfleur, avec classement ABF superposé
  - Gainneville
  - Gonfreville-l'Orcher
- **Métropole Rouen Normandie (cf annexe 4)**
  - Caudebec-lès-Elbeuf
  - Fontaine sous Préaux
  - Le Houlme
  - Petit-Couronne

SNCF Réseau souhaite demander formellement le déclassement de ses linéaires et l'accord des EPCI pour mener d'éventuelles coupes avant cette échéance.

➔ Plan d'action en test en vue de son déploiement, en partenariat avec LHSM et la DDTM76, pour la commune de Saint-Laurent-de-Brèvedent :

1- Sensibilisation auprès des élus concernés, et DDTM,
2- LHSM a notifié son accord par courrier à SNCF Réseau le 17/02/25 (Annexe 3),
3- La DDTM a ainsi pu lever toute contrainte,
4- Les travaux pourront être réalisés d'ici le 15/03/25 (début période de nidification), avec un financement SNCF Réseau et Commune concernant les périmètres respectifs à couvrir.
5- /!\ La préparation de cette action coup de poing (réunions en préfecture, nombreux contacts maire et LHSM…) a consommé une centaine d'heure, impliquant tout le haut management de SNCF Réseau en Normandie. Cette charge forte n'est pas supportable dans le temps long et à une échelle supérieure.

Aussi, à l'appui de ce premier succès et avec le soutien de la Région et de l'Etat, **SNCF Réseau souhaite industrialiser ce dispositif**, à savoir demander à l'ensemble des EPCI/communes le retrait des classements au titre de l'urbanisme des linéaires en bordure de voies ferrées. Ceci peut être conduit à l'occasion des mises à jour nombreuses à venir des PLUI.

D'ici fin mars 2025, SNCF Réseau propose d'adresser un courrier cosigné avec l'AO NORMANDIE à tous les EPCI de Normandie concernés, leur demandant :

- D'entamer le déclassement de ces zones (talus et/ou abords)
- Donner l'autorisation à SNCF Réseau d'intervenir sur ces zones d'ici leur déclassement (à l'image de LHSM)
- **Chaque préfet serait informé de la démarche pour assurer de la bonne prise en compte de la demande, SNCF Réseau n'étant pas une « Personne Publique associée »**

SNCFR établit actuellement la liste des portions du réseau ferré classées pour chaque EPCI (cf illustration Annexe 5)

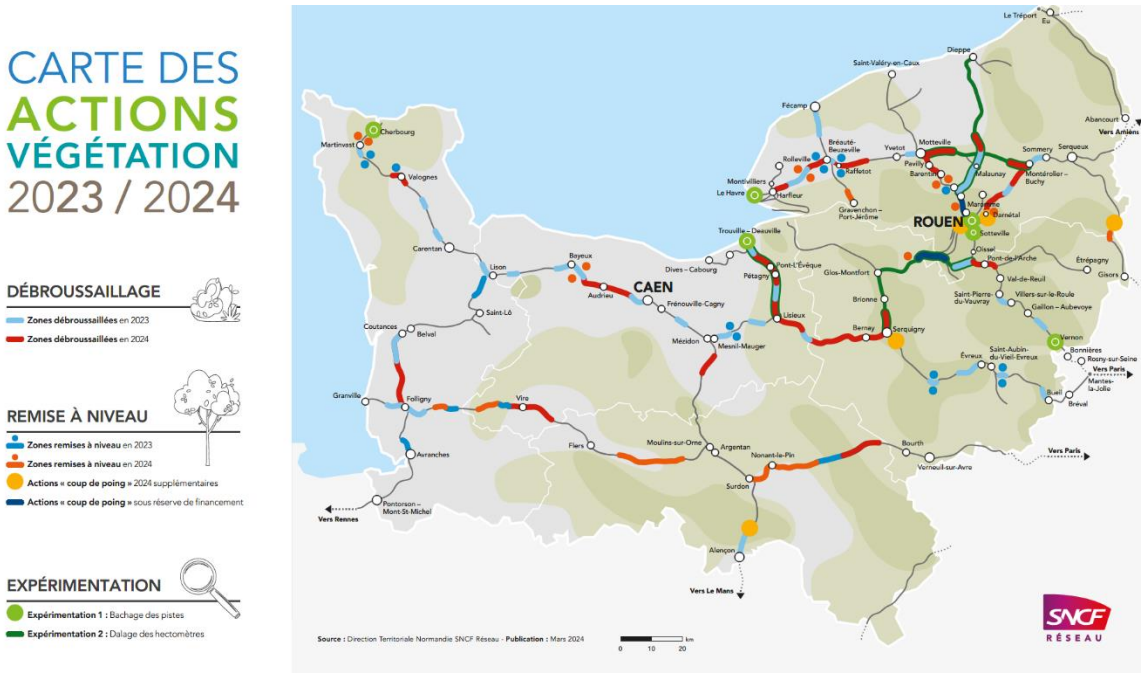
A noter :

- La légalité du classement des emprises ferroviaires dans des zonages instaurant des protections de la végétation (EBC, etc) est sujette à caution compte tenue de l'incompatibilité de ces protections avec les exigences de sécurité ferroviaire et de continuité du service public.
- Dans une étape ultérieure et à l'appui de financements, une cartographie fine sur les zonages environnementaux des habitats naturels pourrait aider à faire déclasser des emprises SNCF Réseau des zones Natura 2000, ces zonages étant inféodés à des espèces et habitats d'espèces très particuliers.

***

ANNEXES

1. Cartographie des zones végétation traitées en 2023 et 2024 par SNCF Réseau



2. Cartographie de la mission végétation tiers et des rencontres avec les communes de Normandie



Phase 1 - Prise de contact
Phase 2 - Rencontre
Phase 3 - Communes proactives
Phase 3 - Communes «réfractaires»
Phase 4 - Envoi des mises en demeure

Lien de la cartographie

Direction territorial Normandie
Rédacteur : Vincent PALIX
Relecteurs : Adeline DORBANI, Severine D'HALLUIN, Jean-Pierre PUJOLS, Boyan IONKOV
25 février 2025

3. Courrier Autorisation LHSM intervention / classement EBC

LE HAVRE SEINE MÉTROPOLE

Le Havre, le 17 FEV. 2025

Le Président
Ou Pdt 1

Monsieur le Directeur territorial,

Vous avez attiré mon attention sur la nécessité de procéder à des travaux de coupe et d'abattage d'arbres le long de la voie SNCF, dans la traversée des communes d'Harfleur, Gonfreville-l'Orcher, Gainneville et Saint-Laurent-de-Brèvedent, afin de sécuriser les circulations ferroviaires.

Je vous confirme mon accord de principe pour la réalisation de ces travaux qui s'inscrivent dans le cadre de la servitude d'utilité publique T1 annexée aux Plans Locaux d'Urbanisme de ces communes.

Afin de clarifier le cadre juridique applicable, j'ai demandé que la définition des Espaces Boisés Classés (EBC) dans le futur Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) en cours d'élaboration par la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole, évite leur superposition avec la servitude T1. Vous pourrez appuyer ce besoin en tant que Personne Publique Associée à l'élaboration du PLUi.

Une attention particulière me semble devoir être portée aux matériaux employés pour le bâchage des talus afin d'assurer une bonne intégration dans l'environnement, ainsi qu'à la communication adéquate pour expliquer ces interventions.

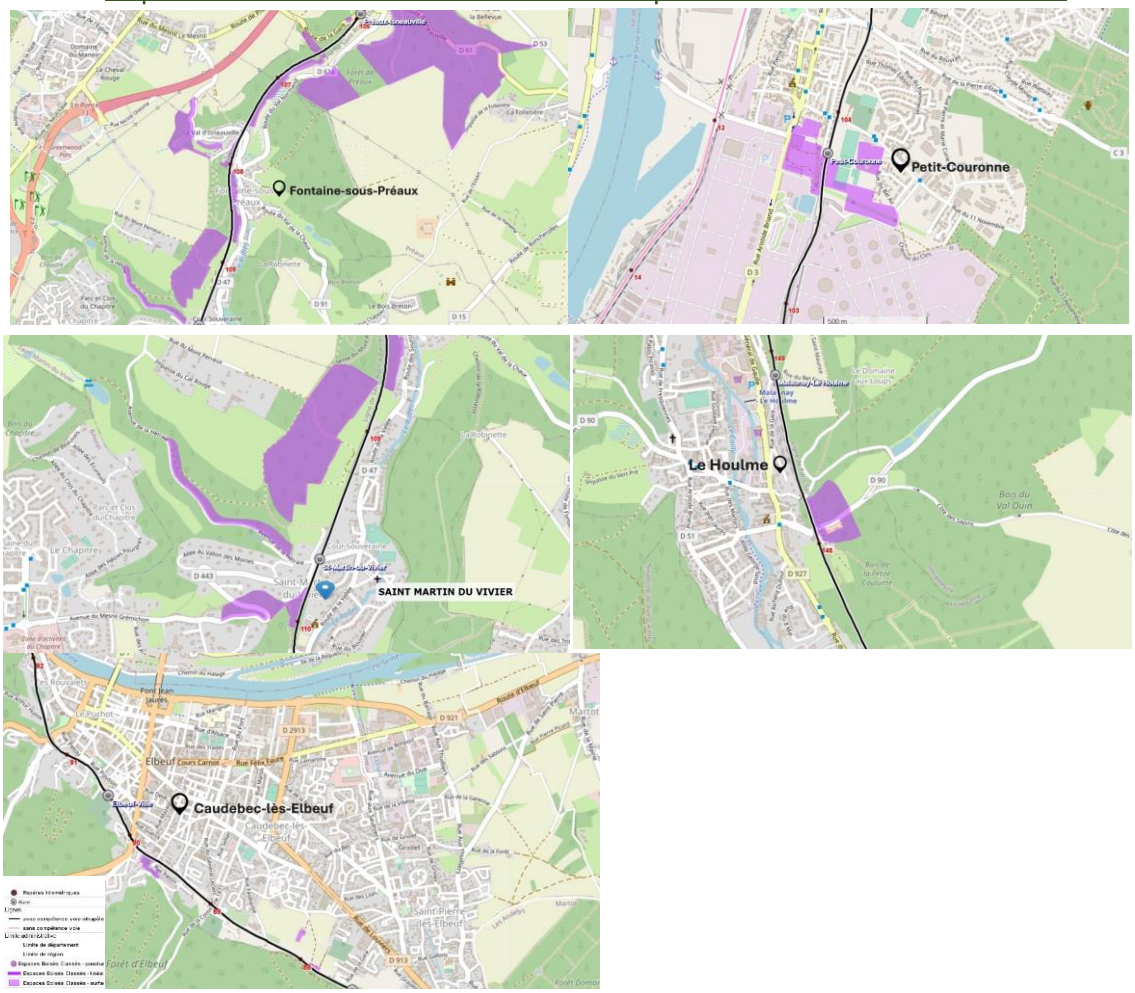
Je vous prie de croire, Monsieur le Directeur territorial, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Edouard PHILIPPE

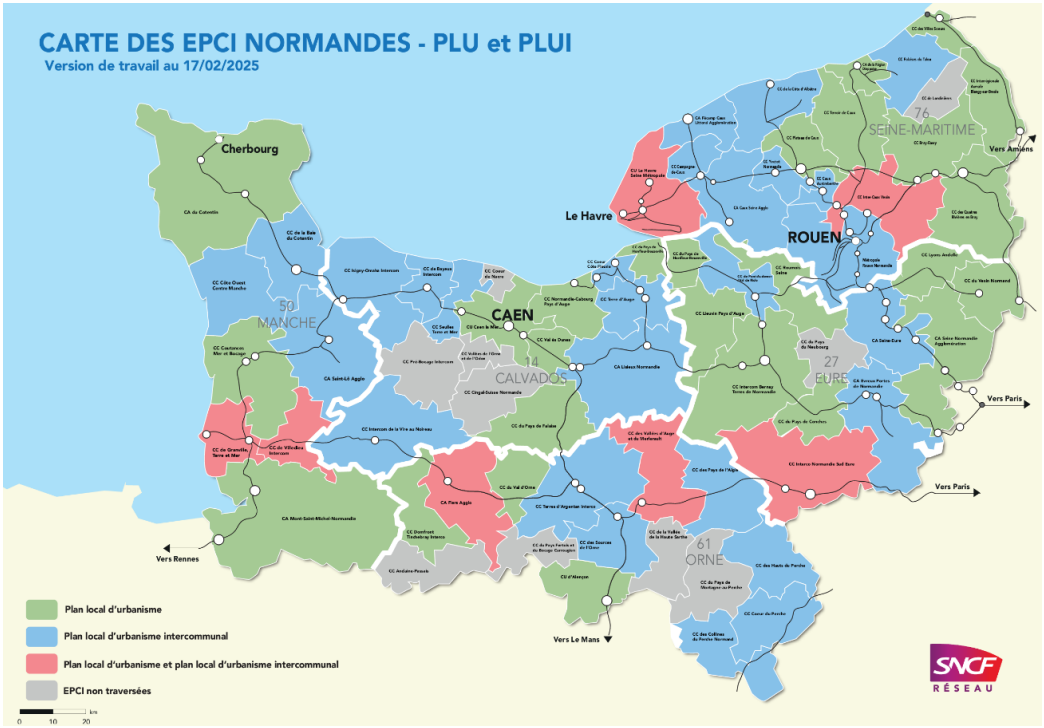
Monsieur Vincent PALIX
Directeur territorial Normandie
Direction générale clients et territoires
SNCF RESEAU
38 bis rue Verte
76000 ROUEN

LE HAVRE SEINE MÉTROPOLE - 19 rue Georges Braque - CS 70854 - 76085 Le Havre Cedex

4. Espaces boisés classés sur la Métropole de Rouen Normandie



5. Carte des collectivités en responsabilité des PLU



Direction territorial Normandie
Rédacteur : Vincent PALIX
Relecteurs : Adeline DORBANI, Severine D'HALLUIN, Jean-Pierre PUJOLS, Boyan IONKOV
25 février 2025

MINISTÈRE
DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE ET
DE LA DÉCENTRALISATION
Liberté
Égalité
Fraternité

geoportail-urbanisme

SERVITUDES DE TYPE T1

SERVITUDES DE PROTECTION DU DOMAINE PUBLIC FERROVIAIRE

Servitudes reportées en annexe des PLU et des cartes communales en application des articles R. 151-51 et R. 161-8 du code de l'urbanisme et figurant en annexe au Livre Ier dans les rubriques :

II – Servitudes relatives à l'utilisation de certaines ressources et équipements
D –Communications
c) Transport ferroviaire ou guidé

Il convient de distinguer deux catégories de servitudes d'utilité publique (SUP) concernant le transport ferroviaire :

- Les servitudes de protection du domaine public ferroviaire (**Fiche T1**) : cette catégorie regroupe les servitudes instituées le long de l'emprise de la voie ferrée instituées en application des articles L. 2231-1 à L. 2231-9 du code des transports et les servitudes de visibilité aux abords des passages à niveau instituées en application de l'article L. 114-6 du code de la voirie routière ;
- Les servitudes en tréfonds (**Fiche T3**) : elles sont instituées en application des articles L. 2113-1 à L. 2113-3 du code des transports et confèrent au maître d'ouvrage de l'infrastructure de transport public ferroviaire le droit d'occuper le volume en sous-sol nécessaire à l'établissement, l'aménagement, l'exploitation et l'entretien de l'infrastructure souterraine de transport.

1 Fondements juridiques

1.1 Définition

1.1.1 Servitudes le long de l'emprise de la voie ferrée applicables aux propriétés riveraines du domaine public ferroviaire

Définition de l'emprise de la voie ferrée

L'emprise de la voie ferrée est définie à l'article R. 2231-2 du code des transports, selon le cas, à partir :

- De l'arête supérieure du talus de déblai, ou du nu arrière du mur de soutènement ou de la paroi revêtue associée ;

- De l'arête inférieure du talus du remblai, ou du nu avant du mur de soutènement ou de la paroi

revêtue associée ;

- Du bord extérieur des fossés ;

- Du bord extérieur de l'ouvrage d'art aérien ;

- Du bord extérieur du quai ;

- De la surface extérieure, ou extrados, de l'ouvrage d'art souterrain ;

- De la clôture de la sous-station électrique ;

- Du mur du poste d'aiguillage ;

- De la clôture de l'installation radio.

A défaut, à partir d'une ligne tracée, soit à :

- 2,20 m pour les lignes ou sections de ligne où il n'est pas circulé ou circulé jusqu'à 160 km/ h, à partir du bord extérieur du rail de la voie ferrée ;
- 3 m pour les lignes ou section de lignes où il est circulé à plus de 160 km/ h, à partir du bord extérieur du rail de la voie ferrée.

Servitudes le long de l'emprise de la voie ferrée

Servitudes d'écoulement des eaux (article L. 2231-2 du code des transports)

Les servitudes d'écoulement des eaux prévues par les articles 640 et 641 du code civil sont applicables aux propriétés riveraines du domaine public ferroviaire. Tout déversement, écoulement ou rejet direct ou indirect, qu'il soit diffus ou non, d'eaux usées, d'eaux industrielles ou de toute autre substance, notamment polluante ou portant atteinte au domaine public ferroviaire, est interdit sur le domaine public ferroviaire.

Servitudes portant sur les arbres, branches, haies ou racines empiétant sur le domaine public ferroviaire (article L. 2231-3 et R. 2231-3 du code des transports)

Il est interdit d'avoir des arbres, branches, haies ou racines qui empiètent sur le domaine public ferroviaire, compromettent la sécurité des circulations ou gênant la visibilité de la signalisation ferroviaire. Les propriétaires sont tenus de les élaguer, de les tailler ou de les abattre afin de respecter cette interdiction.

Pour des raisons impérieuses tenant à la sécurité des circulations ferroviaires, les opérations d'élagage, de taille ou d'abattage des arbres, branches, haies ou racines peuvent être effectuées d'office, aux frais du propriétaire, par le gestionnaire.

Distances minimales à respecter pour les constructions (articles L. 2231-4 et R. 2231-4 du code des transports)

Sont interdites les constructions (autres qu'un mur de clôture) ne respectant pas les distances minimales d'implantation mentionnées ci-dessous :

- 2 mètres à partir de l'emprise de la voie ferrée définie à l'article R. 2231-2 du code des transports ;
- 3 mètres à partir de la surface extérieure ou extrados des ouvrages d'arts souterrains ;
- 6 mètres à partir du bord extérieur des ouvrages d'art aériens.

Cette interdiction de construction ne s'applique pas aux procédés de production d'énergies renouvelables intégrés à la voie ferrée ou installés aux abords de la voie ferrée, dès lors qu'ils ne compromettent pas la sécurité des circulations ferroviaires, le bon fonctionnement des ouvrages, des systèmes et des équipements de transport ainsi que leur maintenabilité.

Distances minimales à respecter concernant les terrassements, excavations ou fondations (articles L. 2231-5 et R. 2231-5 du code des transports)

Des distances minimales par rapport à l'emprise de la voie ferrée ou, le cas échéant, par rapport à l'ouvrage d'art, l'ouvrage en terre ou la sous-station électrique doivent être respectées.

Lorsque la voie se trouve en remblai de plus de 3 mètres au-dessus du terrain naturel, la distance est égale à la hauteur verticale du remblai, mesurée à partir du pied du talus.

Il est interdit de réaliser, dans une distance inférieure à 50 mètres de l'emprise de la voie ferrée et sans la mise en œuvre d'un système de blindage, tout terrassement, excavation ou fondation dont un point se trouverait à une profondeur égale ou supérieure aux deux tiers de la longueur de la projection horizontale du segment le plus court le reliant à l'emprise de la voie ferrée.

Distances minimales à respecter concernant les dépôts et les installations de système de rétention d'eau (articles L. 2231-6 et R. 2231-6 du code des transports)

Une distance minimale de 5 mètres par rapport à l'emprise de la voie ferrée doit être respectée concernant les dépôts, de quelque matière que ce soit, et les installations de système de rétention d'eau.

Possibilité de réduire les distances à respecter concernant les constructions, terrassements, excavations, fondations ou dépôts, installations de système de rétention d'eau (article L. 2231-9 du code des transports)

Lorsque la sécurité et l'intérêt du domaine public ferroviaire le permettent, les distances mentionnées aux articles L. 2231-4, L. 2231-5 et L. 2231-6 peuvent être réduites en vertu d'une autorisation motivée délivrée par le représentant de l'Etat dans le département, après avoir recueilli l'avis du gestionnaire d'infrastructure et, le cas échéant, du gestionnaire de voirie routière. Cette autorisation peut éventuellement être assortie de prescriptions à respecter pour préserver la sécurité de l'infrastructure ferroviaire et des propriétés riveraines.

Obligation d'information préalable auprès du gestionnaire d'infrastructure concernant les projets de construction, d'opération d'aménagement ou d'installation pérenne ou temporaire (articles L. 2231-7 et R. 2231-7 du code des transports)

Les projets de construction, d'opération d'aménagement ou d'installation pérenne ou temporaire, y compris les installations de travaux routiers, envisagés à une distance de moins de 50 m par rapport à l'emprise de la voie ferrée ou à une distance de 300 à 3000 m d'un passage à niveau, font l'objet d'une information préalable auprès du gestionnaire d'infrastructure et, le cas échéant, du gestionnaire de voirie routière. L'arrêté du 30 juillet 2025 fixe la liste des établissements et des catégories de projets soumis à une obligation d'information préalable auprès du gestionnaire d'infrastructure ferroviaire en fonction de leur distance avec un passage à niveau (distance de 300 à 3000 mètres selon les cas) ainsi que ceux qui y sont soumis lorsqu'ils sont situés à une distance de moins de 50 mètres de l'emprise de la voie ferrée.

De plus, sur proposition du gestionnaire d'infrastructure et, le cas échéant, du gestionnaire de voirie routière, le représentant de l'Etat dans le département peut imposer des prescriptions à respecter

pour préserver la sécurité de l'infrastructure ferroviaire et, le cas échéant, routière et des propriétés riveraines.

Le gestionnaire d'infrastructure est informé par le maître d'ouvrage d'un projet de construction, d'opération d'aménagement, ou d'installation pérenne ou temporaire, y compris les installations de travaux routiers, dès lors que le projet est arrêté dans sa nature et ses caractéristiques essentielles et avant que les autorisations et les actes conduisant à sa réalisation effective ne soient pris.

Le gestionnaire d'infrastructure dispose d'un délai de deux mois à compter de la réception de l'information pour proposer au représentant de l'Etat dans le département d'imposer des prescriptions à respecter pour préserver la sécurité de l'infrastructure ferroviaire et, le cas échéant, routière ainsi que celle des propriétés riveraines.

Servitudes permettant la destruction des constructions, terrassements, excavations, fondations ou dépôts, installations de système de rétention d'eau existants (article L. 2231-8 du code des transports)

Lors de la construction d'une nouvelle infrastructure de transport ferroviaire, si la sécurité ou l'intérêt du service ferroviaire l'exigent, le représentant de l'Etat dans le département peut faire supprimer les constructions, terrassements, excavations, fondations ou dépôts, de quelque matière que ce soit, ainsi que les installations de système de rétention d'eau, existants dans les distances mentionnées aux articles L. 2231-4, L. 2231-5 et L. 2231-6 du code des transports.

Entretien des constructions existantes lors de la construction d'une nouvelle infrastructure de transport ferroviaire (article L. 2231-8 et R. 2231-8 du code des transports)

Lors de la construction d'une nouvelle infrastructure de transport ferroviaire les constructions existantes qui ne respectent pas les dispositions de l'article L. 2231-4 et dont l'état a été constaté dans des conditions précisées à l'article R. 2231-8, peuvent uniquement être entretenues dans le but de les maintenir en l'état.

1.1.2 Servitudes de visibilité aux abords des passages à niveau

Les servitudes de visibilité s'appliquent à la diligence de l'autorité gestionnaire de la voie aux propriétés riveraines ou voisines du croisement à niveau d'une voie publique et d'une voie ferrée (article L. 114-6 code de la voirie routière).

Ces servitudes génèrent des obligations et des droits :

- L'obligation de supprimer les murs de clôtures ou de les remplacer par des grilles, de supprimer les plantations gênantes, de ramener et de tenir le terrain et toute superstructure à un niveau au plus égal niveau qui est fixé par le plan de dégagement (1° de l'article L.114-2) ;

- L'interdiction absolue de bâtir, de placer des clôtures, de remblayer, de planter et de faire des installations quelconques au-dessus du niveau fixé par le plan de dégagement (2° de l'article L.114-2) ;

- Le droit pour l'autorité gestionnaire de la voie d'opérer la résection des talus, remblais et de tous obstacles naturels de manière à réaliser des conditions de vue satisfaisantes (3° de l'article L.114-2).

Un plan de dégagement détermine pour chaque parcelle les terrains sur lesquels s'exercent les servitudes de visibilité et définit ces servitudes**.** Ce plan est approuvé par le représentant de l'Etat dans le département, le conseil départemental ou le conseil municipal, selon qu'il s'agit d'une route nationale, d'une route départementale ou d'une voie communale (article L.114-3)**.**

1.2 Références législatives et réglementaires

Anciens textes :

- Décret-loi du 30 octobre 1935 modifié portant création de servitudes de visibilité sur les voies publiques, abrogé par la loi n°89-413 du 22 juin 1989 relative au code de la voirie routière (partie législative) et par le décret n°89-631 du 4 septembre 1989 relatif au code de la voirie routière (partie réglementaire) ;

- Loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer - Titre Ier : mesures relatives à la conservation des chemins de fer (articles 1 à 11).

Textes en vigueur :

- Articles L. 2231-1 à L. 2231-9 du code des transports ;
- Articles R. 2231-1 à R. 2231-8 du code des transports ;
- Articles L. 114-1 à L. 114-3, L.114-6 du code de la voirie routière ;
- Articles R. 114-1, R.131-1 et s.et R. 141-1 et suivants du code de la voirie routière
- Arrêté du 30 juillet 2025 fixant les catégories de projets soumis à une obligation d'information préalable auprès du gestionnaire d'infrastructure

1.3 Décision

- Pour les servitudes le long de l'emprise de la voie ferrée : instituées de plein droit par les textes législatifs et réglementaires ;

- Pour les servitudes de visibilité : plan de dégagement approuvé par le représentant de l'Etat dans le département, le conseil départemental ou le conseil municipal.

1.4 Restrictions de diffusion

Aucune restriction de diffusion pour cette catégorie de SUP. La SUP peut être diffusée, est visible et téléchargeable dans la totalité de ses détails.

2 Processus de numérisation

2.1 Responsable de la numérisation et de la publication

2.1.1 Précisions concernant le rôle des administrateurs locaux et des autorités compétentes

Les administrateurs locaux et les autorités compétentes jouent des rôles différents en matière de numérisation et de publication des SUP dans le portail national de l'urbanisme.

◊ Administrateur national

L'IGN est désigné comme administrateur national. Il crée les comptes des administrateurs locaux et leur accorde les droits d'administration par catégorie de SUP. Pour certaines catégories de SUP, il joue également le rôle « d'administrateur local » décrit ci-dessous et gère les comptes des gestionnaires de SUP nationaux.

◊ Administrateur local

L'administrateur local doit disposer au préalable des droits d'administration pour chaque catégorie de SUP avant de procéder à la création du compte qui lui est adressée par l'autorité compétente. S'il ne dispose pas des droits d'administration pour la catégorie, il adresse une demande à l'administrateur national en précisant la catégorie de SUP concernée, via le formulaire d'assistance en ligne (https://www.geoportail-urbanisme.gouv.fr/contact/).

Après avoir vérifié que la personne qui sollicite des droits de publication sur le géoportail de l'urbanisme (autorité compétente) est bien gestionnaire de la catégorie de SUP, l'administrateur local crée son compte et lui donne des droits de publication de la SUP sur le territoire relevant de sa compétence (commune, département, région, etc.).

Il assure également l'animation de l'alimentation du GPU sur son territoire et est le contact privilégié des autorités compétentes pour tout sujet relatif au GPU. En cas de besoin, il fait l'intermédiaire entre les autorités compétentes et l'équipe d'administration nationale

◊ Autorité compétente

L'autorité compétente est responsable de la numérisation et de la publication des SUP sur le portail national de l'urbanisme. Elle peut, si elle le souhaite, confier la mission de numérisation à un prestataire privé ou à un autre service de l'État. Dans cette hypothèse, la publication restera de sa responsabilité.

◊ Prestataire

Le prestataire peut tester la conformité du dossier numérique avec le standard CNIG SUP. S'il est désigné par l'autorité compétente délégataire, il téléverse le dossier numérique dans le GPU.

2.1.2 Administrateurs locaux et autorités compétentes

Concernant les servitudes le long de l'emprise de la voie ferrée, l'autorité compétente est le gestionnaire de l'infrastructure. Ainsi concernant le réseau ferré géré par SNCF Réseau, l'IGN est administrateur national et l'autorité compétente est : SNCF Immobilier / Département Systèmes d'Information.

Concernant les servitudes de visibilité aux abords des passages à niveau : l'administrateur local est : la DDT/DIR et l'autorité compétente est : la DDT/DIR, le département ou la commune, selon qu'il s'agit d'une route nationale, d'une route départementale ou d'une voie communale.

2.2 Où trouver les documents de base

Recueil des actes administratifs de la Préfecture pour les plans de dégagement.

Annexes des PLU et des cartes communales.

2.3 Principes de numérisation

Application du standard CNIG SUP (Conseil national de l'information géolocalisée).

La dernière version du standard CNIG SUP est consultable et téléchargeable ici : http://cnig.gouv.fr/ressources-dematerialisation-documents-d-urbanisme-a2732.html

Création d'une fiche de métadonnées respectant les dernières consignes de saisie des métadonnées SUP via le générateur de métadonnées en ligne sur le GPU.

2.4 Numérisation de l'acte

- Pour les servitudes instituées le long de l'emprise de la voie ferrée : copie des articles L. 2231-1 à L. 2231-9 du code des transports et coordonnées du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ;
- Pour les servitudes de visibilité : copie du plan de dégagement approuvé**.**

2.5 Référentiels géographiques et niveau de précision

Les informations ci-dessous précisent les types de référentiels géographiques et de méthodes d'acquisition à utiliser pour la numérisation des objets SUP de cette catégorie ainsi que la gamme de précision métrique correspondante. D'autres référentiels ou méthodes de précision équivalente peuvent également être utilisés.

Les informations de précision (mode de numérisation, échelle et nature du référentiel) relatives à chaque objet SUP seront à renseigner dans les attributs prévus à cet effet par le standard CNIG SUP.

Référentiels :	**BD Ortho/PCI VECTEUR**
Précision :	**Métrique**

2.6 Numérisation du générateur et de l'assiette

Servitudes le long de l'emprise de la voie ferrée

Le générateur

Le générateur est l'infrastructure de transport ferroviaire. Il est défini de la manière suivante :

- La voie ferrée lorsqu'elle est localisée sur le domaine public ferroviaire (actifs fonciers de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions) ;
- Le passage à niveau.

Le générateur est de type linéaire concernant la voie ferrée. Il est ponctuel lorsqu'il est relatif à un passage à niveau.

L'assiette

L'assiette des servitudes correspond à une bande de terrains dont la largeur varie en fonction du générateur :

- Ligne tracée à 50 m à partir de l'emprise de la voie ferrée correspondant à la distance de recul la plus importante visée à l'article R. 2231-7 du code des transports ;

- Distance de 300 à 3000 mètres autour des passages à niveau, selon l'importance des projets et celle de leur impact sur les infrastructures ferroviaires et les flux de circulation avoisinants (article R. 2231-7 du code des transports).

L'assiette est de type surfacique.

Servitudes de visibilité aux abords des passages à niveau

Le générateur

Les générateurs sont l'infrastructure de transport ferroviaire et la voie publique adjacentes à un passage à niveau.

Les générateurs sont de type linéaire.

L'assiette

L'assiette correspond à la bande de terrains situés au croisement d'une voie ferrée et d'une voie publique sur lesquels s'exercent les servitudes de visibilité. Elle correspond aux parcelles ou terrains identifiés dans le plan de dégagement.
Elle est de type surfacique.

3 Référent métier

Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires
Direction générale des infrastructures de transport et des mobilités
Tour Séquoia

92055 La Défense Cedex

Annexes

1. Procédure d'institution du plan de dégagement

Le plan de dégagement est soumis à une enquête publique ouverte par l'autorité exécutive de la collectivité territoriale ou de l'établissement public de coopération intercommunale, propriétaire de la voie. Elle est organisée conformément aux dispositions du code des relations entre le public et l'administration dans le respect des formes prévues par les plans d'alignement.

Le plan est notifié aux propriétaires intéressés et l'exercice des servitudes commence à la date de cette notification (article R.114-1 et R.114-4 du code de la voirie routière).

Le plan de dégagement est approuvé par le représentant de l'Etat dans le département, le conseil départemental ou le conseil municipal selon que la route est nationale, départementale ou communale (article L.114-3).

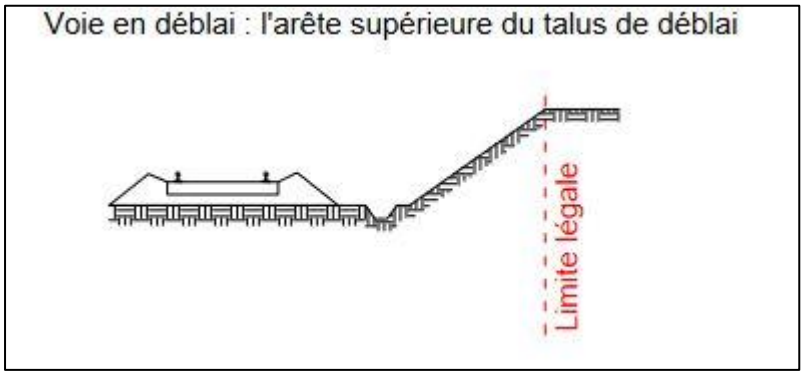
Lorsqu'un plan de dégagement a été institué par un arrêté préfectoral les propriétaires doivent se conformer à ses prescriptions.

2. Matérialisation de l’emprise de la voie ferrée pour le calcul des distances de recul à respecter

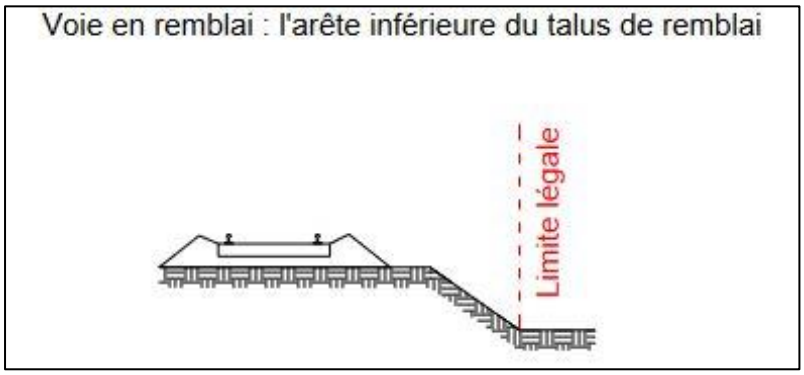
Les distances de recul précisées aux articles R. 2231-4 à R. 2231-6 du code des transports s’appliquent à partir de l’emprise de la voie ferrée définie à l’article R. 2231-2 du code des transports et représentée à titre illustratif par SNCF Réseau dans les schémas ci-dessous figurant la limite légale*.

* la limite légale correspond à l’emprise de la voie ferrée.

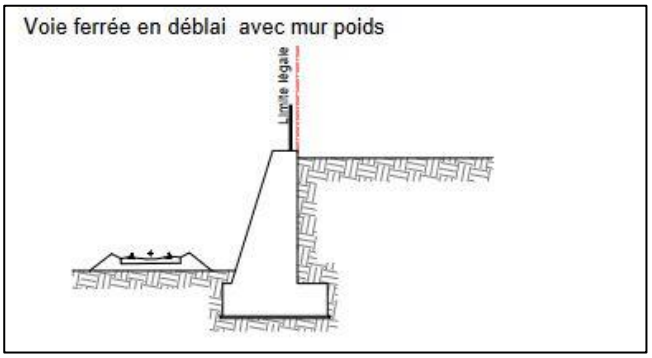
- **Arête supérieure du talus de déblai :**

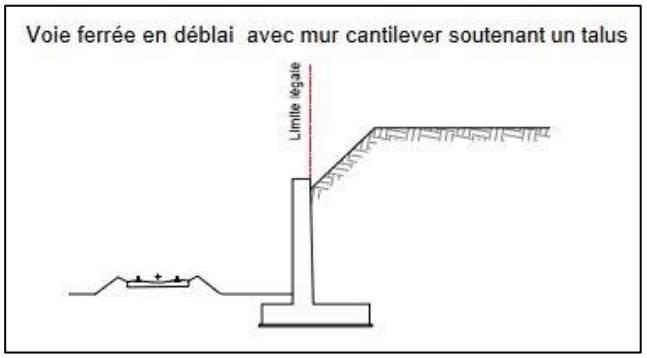


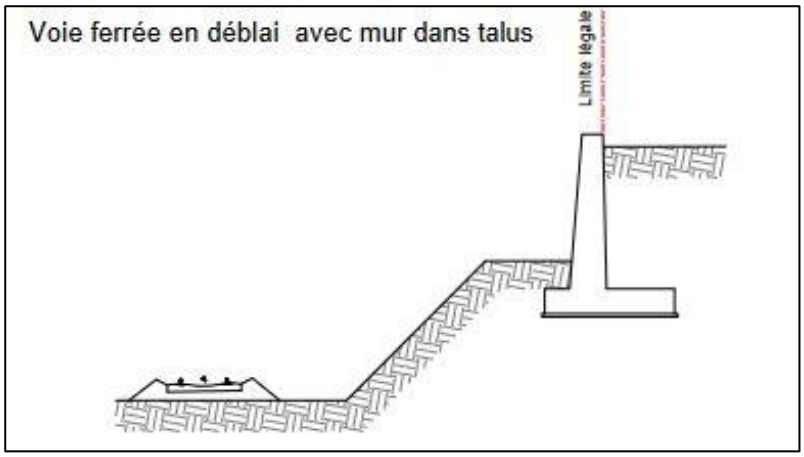
- **Arête inférieure du talus du remblai :**



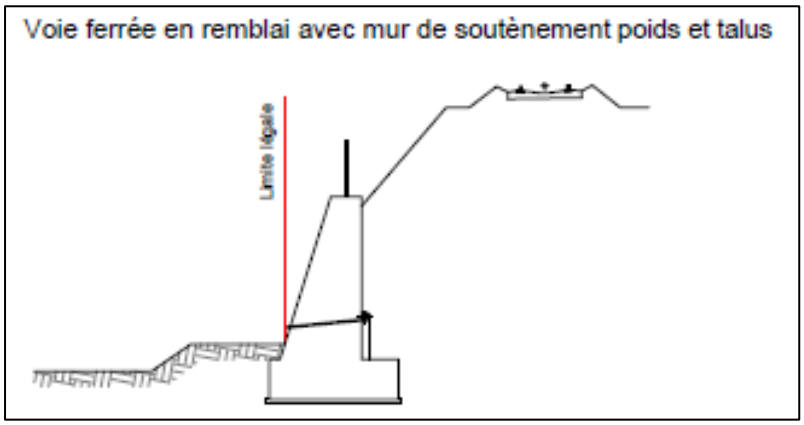
- **Nu arrière du mur de soutènement ou de la paroi revêtue associée :**



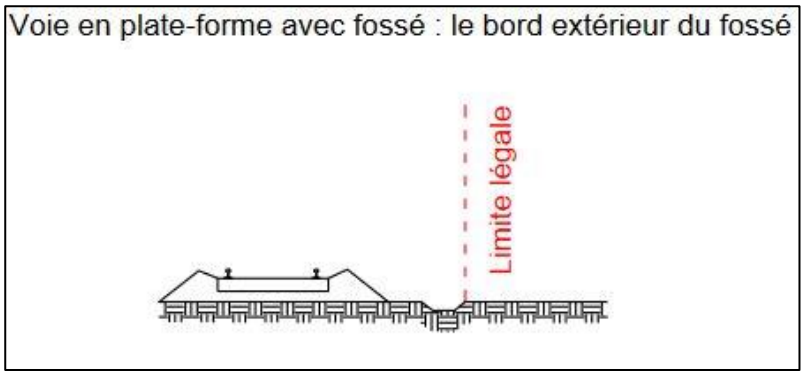




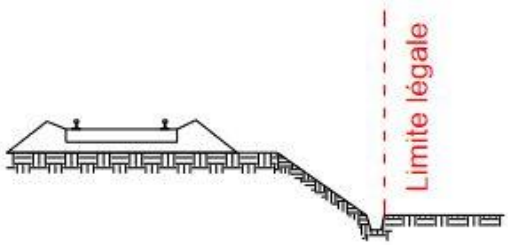
- **Nu avant du mur de soutènement ou de la paroi revêtue associée** :



- **Du bord extérieur des fossés :**

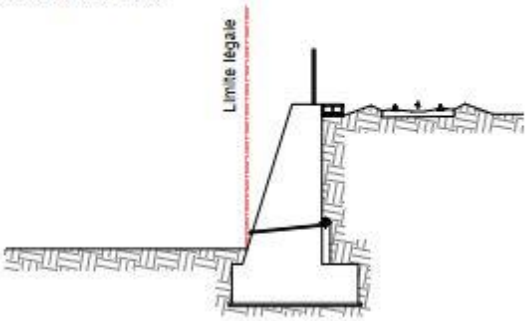


Voie en remblai : le bord extérieur du fossé si cette voie en comporte un

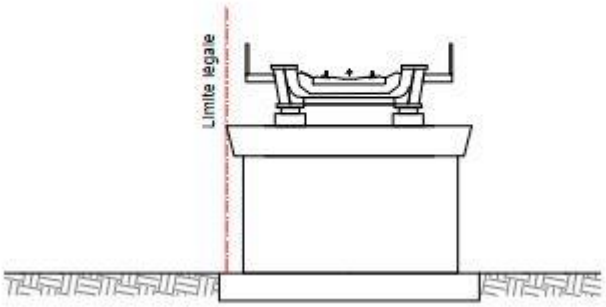


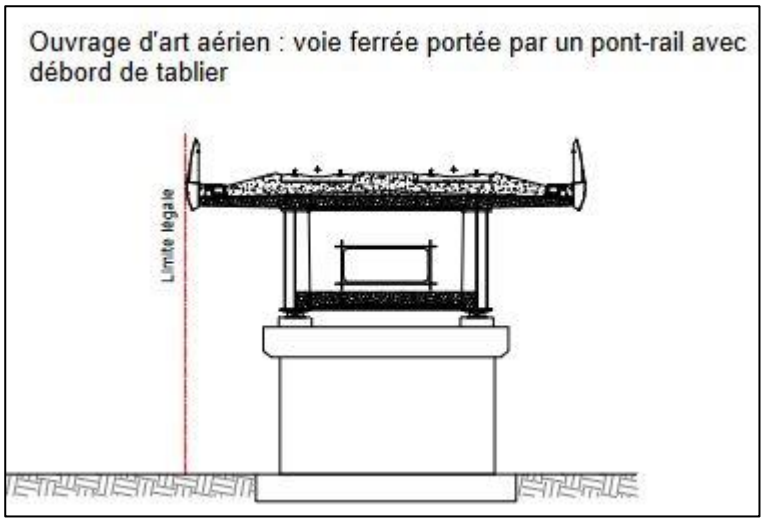
- Du bord extérieur de l'ouvrage d'art aérien :

Ouvrage d'art aérien : voie ferrée en remblai avec ouvrage de soutènement

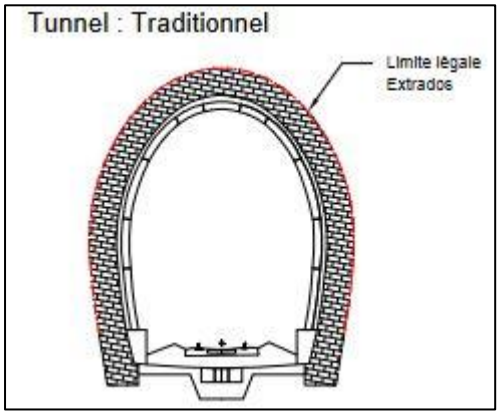


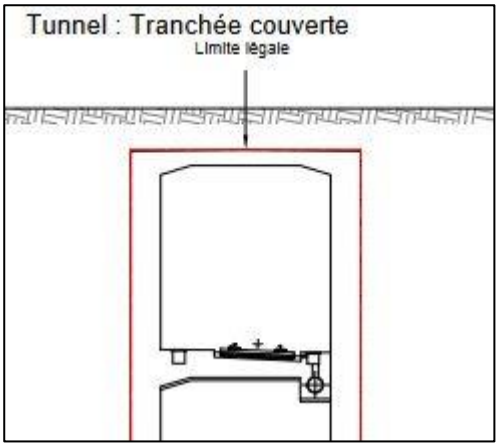
Ouvrage d'art aérien : voie ferrée portée par un pont-rail avec appui en saillie par rapport au tablier



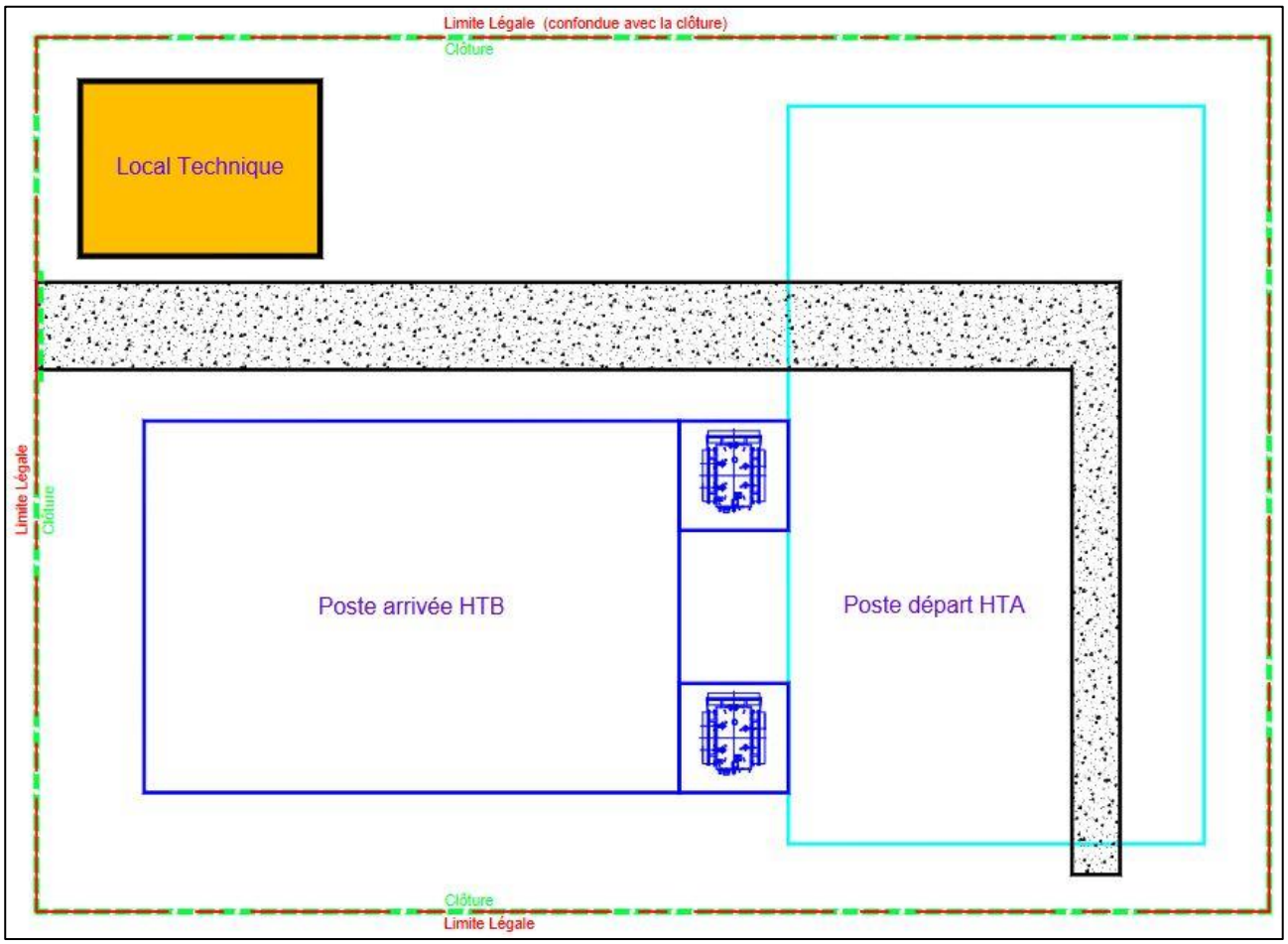


- **De la surface extérieure, ou extrados, de l'ouvrage d'art souterrain** :

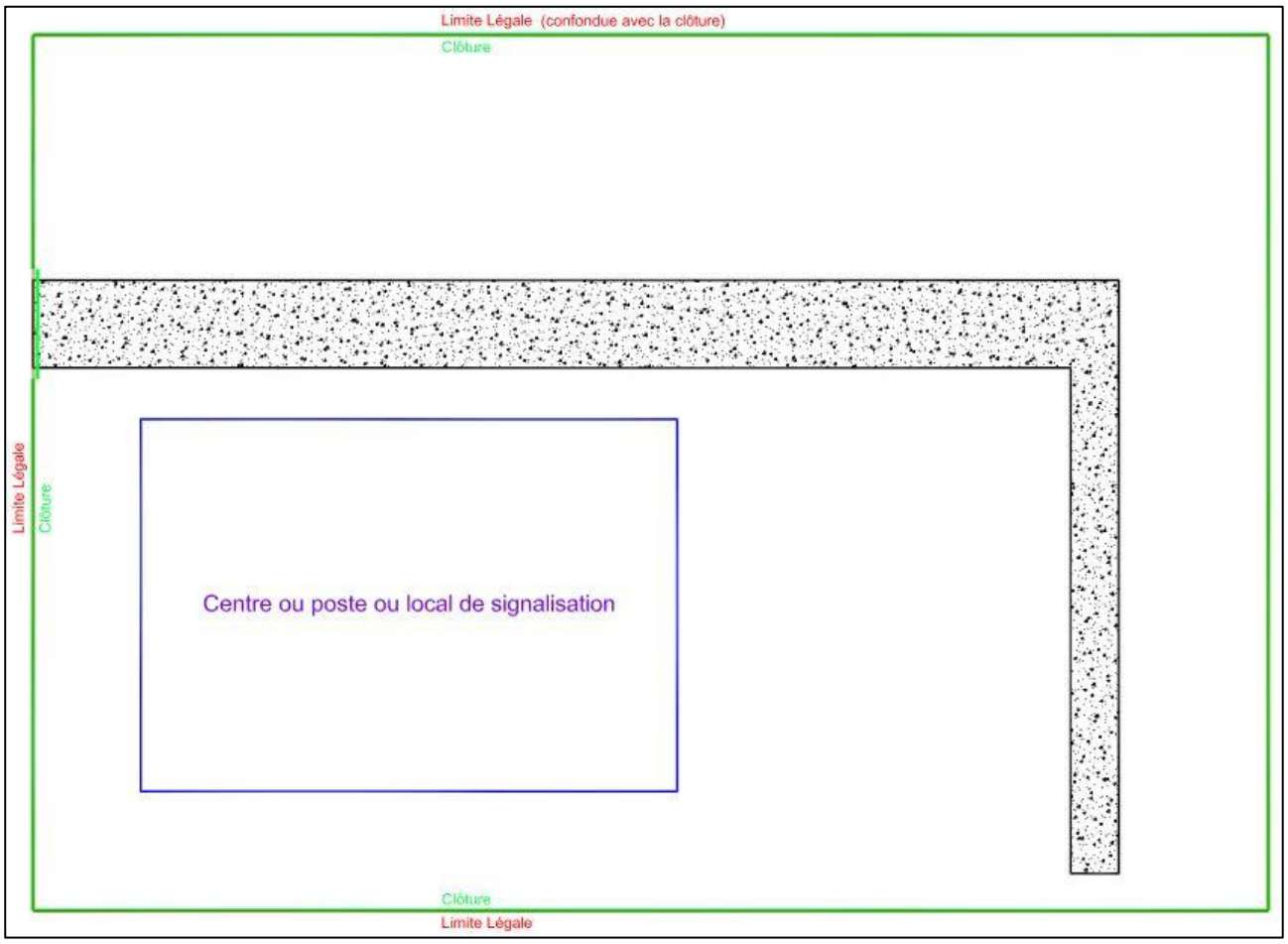




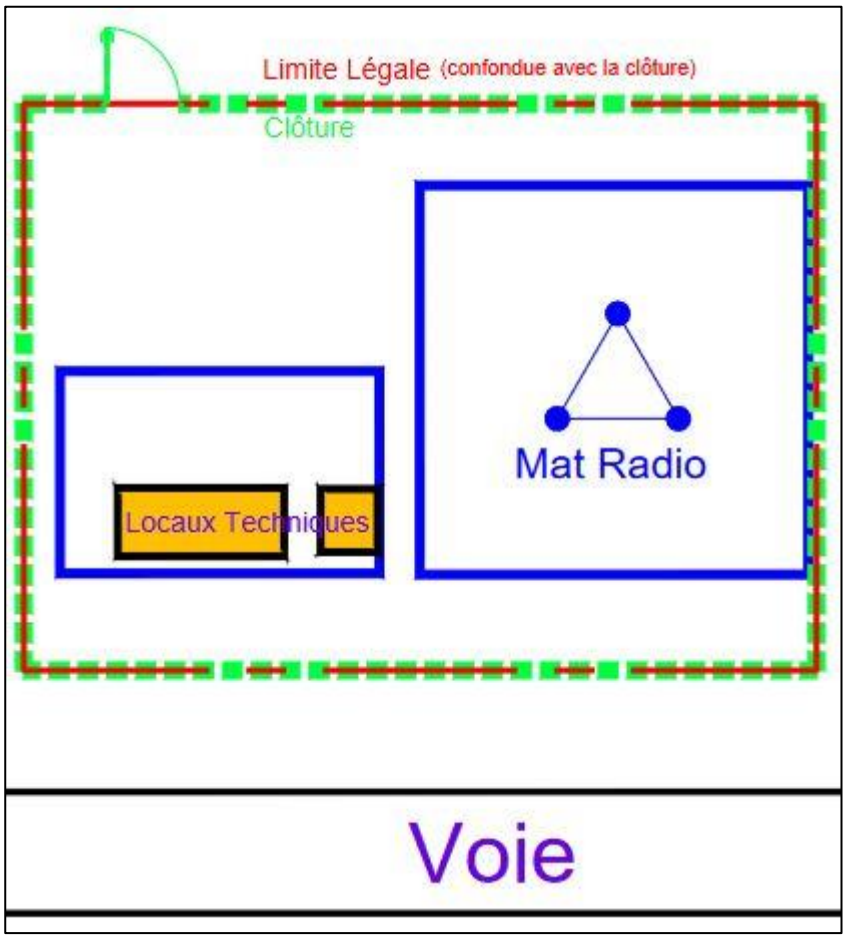
- De la clôture de la sous-station électrique :



- Du mur du poste d'aiguillage :



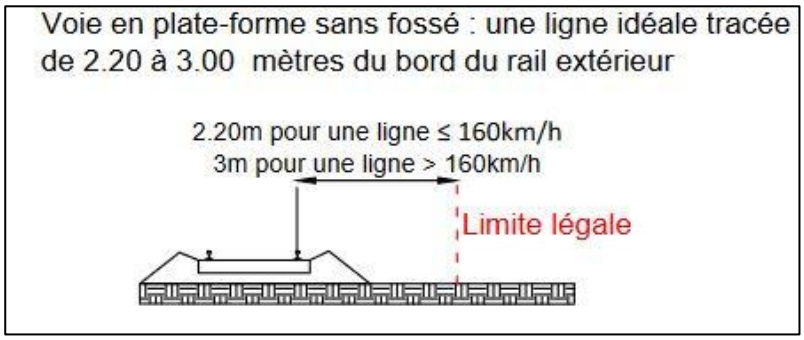
- De la clôture de l'installation radio :



- D'une ligne tracée à 2,20 mètres pour les lignes ou sections de ligne où il n'est pas circulé ou circulé jusqu'à 160 km/ h à partir du bord extérieur du rail de la voie ferrée :

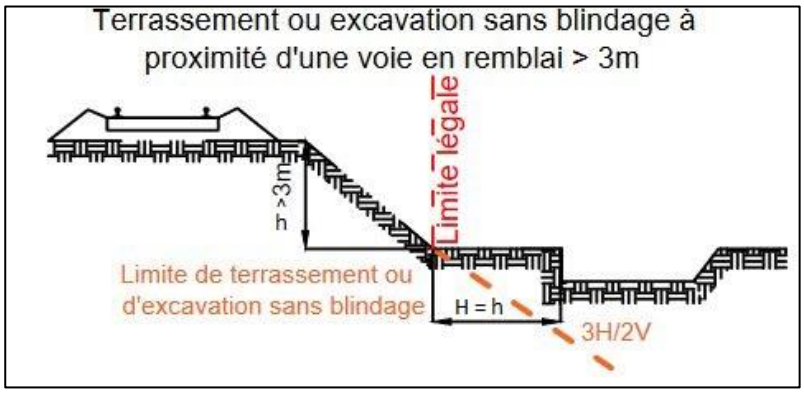
Ou

- D'une ligne tracée à trois mètres pour les lignes ou section de lignes où il est circulé à plus de 160 km/ h, à partir du bord extérieur du rail de la voie ferrée :



3. Exemples de matérialisation de la distance de recul définie à l'article R. 2231-5 du code des transports à respecter pour les projets de terrassement, excavation, fondation

<u>Situation 1</u> : cas de la voie en remblai pour laquelle s'applique les distances de recul définies aux I et II de l'article R. 2231-5 du code des transports :

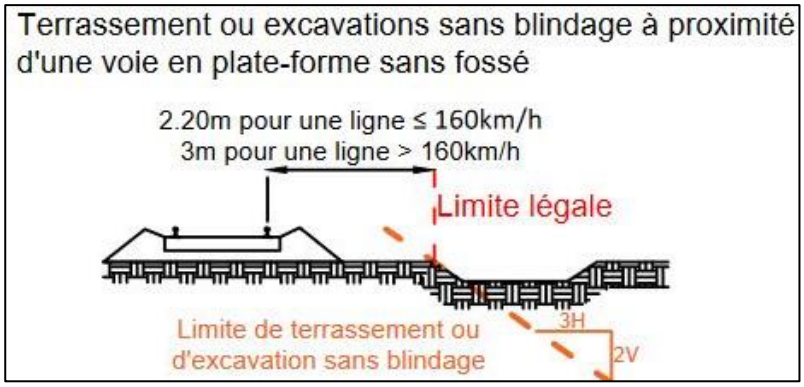


<u>Nota</u> *:* les remblais de plus de 3 mètres de hauteur (h) bénéficient d'une double protection :
- une interdiction de terrasser dans une distance horizontale H inférieure à la hauteur du remblai h ;
- une interdiction de terrasser sans blindage sous un plan de 3 H (horizontal) pour 2 V (vertical), mesurée à partir de l'arrête inférieure du talus.

<u>Situation 2</u> : cas des autres composantes de l'emprise de la voie ferrée pour lesquelles s'appliquent la distance de recul prévue au I de l'article R. 2231-5 du code des transports :

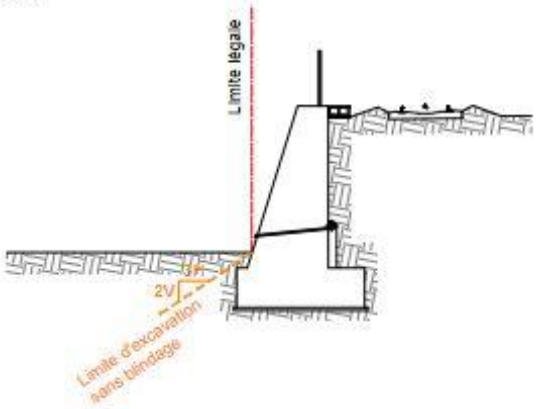
Pour tous les autres éléments composant l'emprise de la voie ferrée (article R.2231-2 du code des transports), il est interdit de réaliser des terrassements, des excavations, des fondations sans la mise en œuvre d'une solution de blindage sous un plan incliné à 3H pour 2V, positionné de telle sorte qu'il passe par le point d'intersection de la limite de l'emprise de la voie ferrée et du terrain naturel (II de l'article R.2231-5).
Le point de départ pour tirer ce trait correspondant au plan de 3H pour 2V, en dessous duquel une solution de blindage doit obligatoirement être mise en œuvre, est la limite de chaque composante de l'emprise de la voie ferrée définie à l'article R. 2231-2 du code des transports.

***Exemple 1* : matérialisation de la limite d'excavation, de terrassement et de fondation sans blindage à partir de l'emprise de la voie ferrée pour la plateforme ferroviaire.**

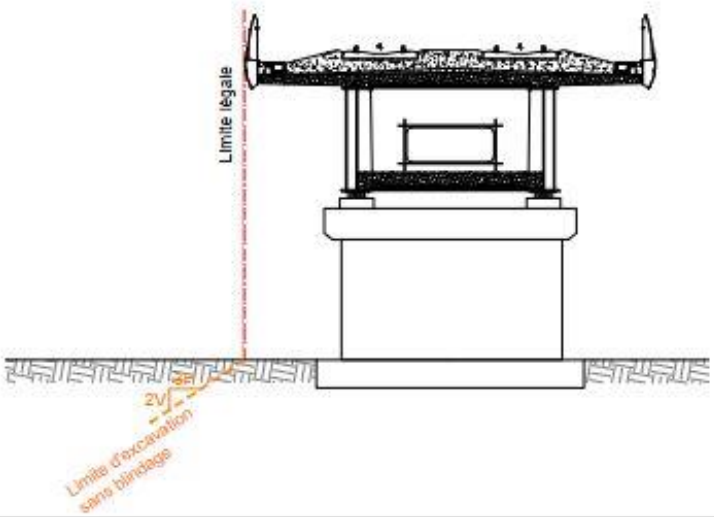


Exemple 2 **: matérialisation de la limite d'excavation, de terrassement et de fondation sans blindage à partir de l'emprise de la voie ferrée pour l'ouvrage d'art aérien.**

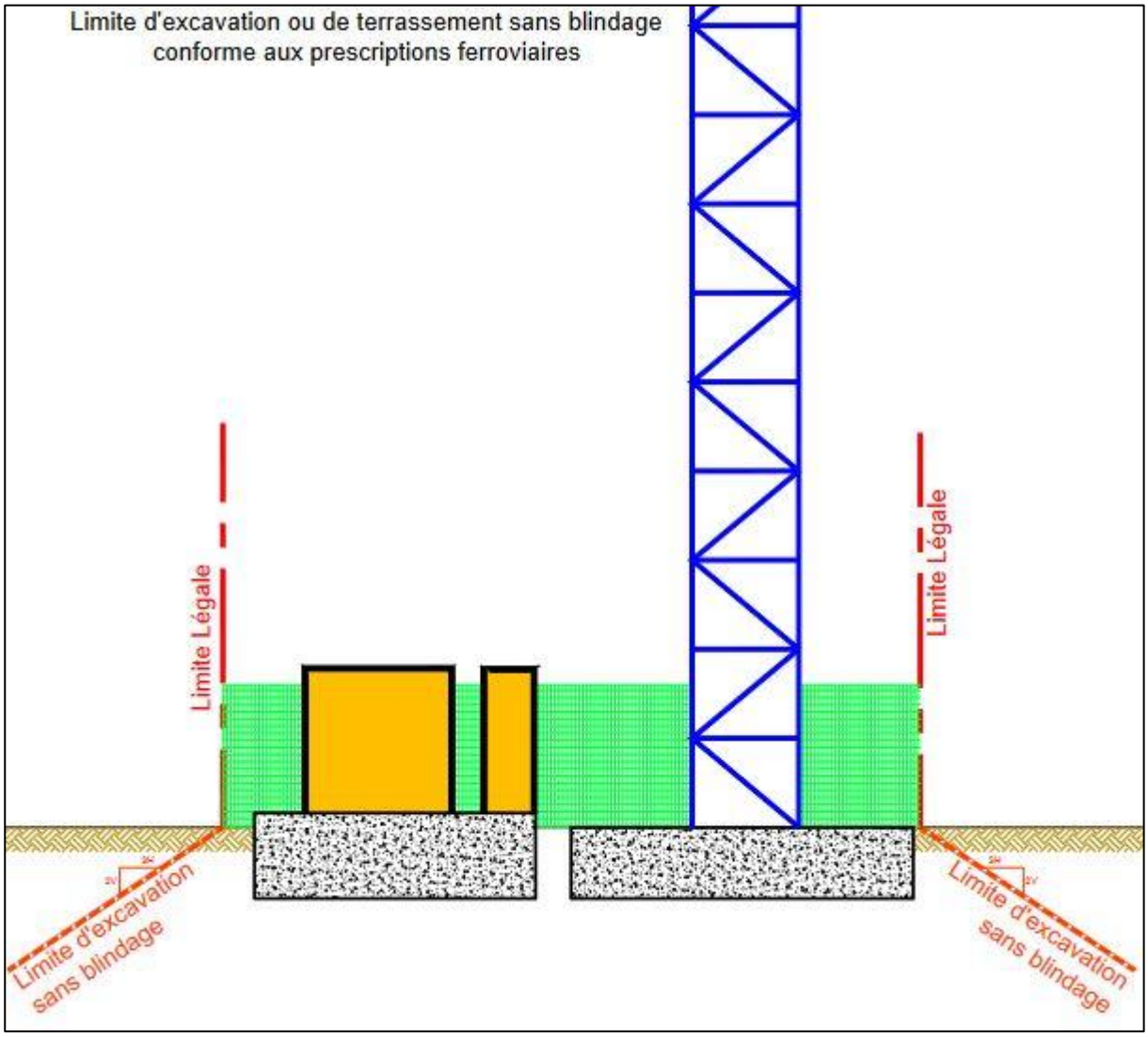
Ouvrage d'art aérien : voie ferrée en remblai avec ouvrage de soutènement



Ouvrage d'art aérien : voie ferrée portée par un pont-rail avec débord de tablier



Exemple 3 **: matérialisation de la limite d'excavation, de terrassement et de fondation sans blindage à partir de l'emprise de la voie ferrée pour l'installation radio.**



Envoyé en préfecture le 24/09/2025
Reçu en préfecture le 24/09/2025
Publié le
ID : 014-200065589-20250918-2025_123-DE

Publié le 24/09/2025

COMMUNAUTE DE COMMUNES VAL ES DUNES
1 rue Guéritot
14370 ARGENCES
☎ 02 31 15 63 70

Date de convocation : 10.09.2025
Date d'affichage 10.09.2025

Nombre de conseillers :	
En exercice	44
Présents	30
Titulaires	29
Suppléants	1
Pouvoirs	9
Votants	**39**
Quorum	**23**

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE

L'an deux mille vingt-cinq le dix-huit septembre à dix-neuf heures, le Conseil communautaire, légalement convoqué, s'est réuni à la salle des fêtes de la commune de Saint-Sylvain sous la présidence de M. Philippe PESQUEREL.

Étaient présents : MM. Dominique DELIVET, Gilbert GEMY, Mme Marie-Françoise ISABEL, M. Jacques-Yves OUIN, Mmes Marianne TURPIN, Ann BAUGAS, M. Philippe PESQUEREL, Mme Magali LONCLE, M. Eric MARGERIE, Mmes Laurence MAUREY, Gwenaëlle de MICHIEL (suppléante de Mme Sophie de GIBON), M. Laurent DECLERCK, Mme Régine ÉNÉE, MM. Philippe PIARD, Alain PORQUET, Henri LEHUGEUR, Mme Coralie ARRUEGO, M. Stéphane CASTEL, Mme Alexandra LÉPINAY, MM. Alexandre PIGEONNIER, Joël DUGUEY, Claude FOUCHER, Mme Patricia LECOMTE, MM. Didier LEMONNIER, Jean-Marc FURON, Olivier GUILLEMETTE, MM. Alain BOHEME, Patrice MARTIN, Mme Laurence MORIN et M. Jean-Pierre FORGEAS formant la majorité des membres en exercice.

Absents excusés : M. Thomas LEROY (pouvoir à M. Gilbert GEMY), Mmes Florence GUÉRIN (pouvoir à M. Jacques-Yves OUIN), Lydie MAIGRET (pouvoir à Mme Marie-Françoise ISABEL), Nathaly MONROCQ (pouvoir à Mme Régine ÉNÉE), M. Guillaume LECOEUR (pouvoir à M. Éric MARGERIE), Mme Sophie de GIBON, MM. Daniel BUISSON (pouvoir à Mme Coralie ARRUEGO), Matthieu PICHON (pouvoir à M. Joël DUGUEY), Mmes Christel POIROT (pouvoir à M. Stéphane CASTEL), Céline LEGRIGEOIS (pouvoir à M. Olivier GUILLEMETTE).

Absents : Mme Florence SERANDOUR, MM. Stéphane AMILCAR, Eric DUVAL, Michel CRUCHON, William HERFORT.

Secrétaire de séance : Mme Patricia LECOMTE

Délibération n° 2025/123

Objet : URBANISME / AMENAGEMENT DE L'ESPACE - Avis PLUi Habitat / Mobilité Caen la Mer

La communauté urbaine Caen la Mer a arrêté son PLUi Habitat Mobilités le 10 juillet 2025. En tant que personne publique associée, la Communauté de communes peut émettre un avis, en l'absence de celui-ci, l'avis est réputé favorable. Après examen du PADD mobilités, il apparait que Caen la Mer prévoit d'aménager des itinéraires de liaison, notamment entre les aménagements déjà existants, avec les EPCI voisins afin d'éviter l'effet « frontière » des périmètres administratifs. Un travail de concertation sera poursuivi avec Caen la Mer pour assurer une cohérence du réseau cyclable entre nos territoires.

Envoyé en préfecture le 24/09/2025
Reçu en préfecture le 24/09/2025
Publié le
ID : 014-200065589-20250918-2025_123-DE

Le Conseil communautaire, après en avoir délibéré, à 5 voix contre, 34 voix pour :

↳ Décide d'émettre un avis favorable au PLUi Habitat Mobilités de Caen la Mer.

Pour extrait conforme,

La secrétaire de séance,
Patricia LECOMTE

COMMUNAUTE de COMMUNES Val ès dunes

Pour le Président,
et par délégation,
le Vice-président Patrice MARTIN

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal administratif de Caen dans un délai de 2 mois suivant sa publication. Ce recours contentieux peut être précédé dans ce délai d'un recours gracieux auprès de M. le Président. Cette procédure prolonge le délai de recours contentieux qui doit alors être introduit dans les 2 mois suivant la réponse au recours gracieux. Le tribunal administratif peut être saisi par l'application informatique "Télérecours citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Communauté de communes
Cingal - Suisse Normande

EXTRAIT DU REGISTRE

DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE

Département du Calvados

CDC CINGAL - SUISSE NORMANDE

Nombre de membres :
En exercice : **56**
Qui ont pris part à la délibération : **49**
Dont pouvoirs : **5**

Date de la convocation : **17/09/2025**
Date d'affichage : **02/10/2025**

CC-DEL-2025-124
ADT : Avis sur l'arrêt de projet du Plan Local d'Urbanisme intercommunal valant Programme Local de l'Habitat et Plan de Mobilités (PLUi-HM) de la Communauté urbaine de Caen-la-mer

L'an **deux mil vingt-cinq, le vingt-cinq septembre**, à **20h00**, le conseil communautaire de la **CDC CINGAL - SUISSE NORMANDE**, **régulièrement convoqué**, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, à la salle du Domaine de LA POMMERAYE, après convocation légale et sous la présidence de **M. Jacky LEHUGEUR**.

Étaient présents : Mme ONRAED Isabelle, M. LEBOUVIER Luc, M. LEBLANC Bernard, M. BRETEAU Jean-Claude, M. CHESNEAU Franck, Mme LEBOULANGER Christine, Mme DUPUY Vanessa, Mme TASTEYRE Delphine, Mme HUBERT-BENDZYK Christine, M. JAEGER Marcel, M. CARVILLE Raymond, Mme LE CORRE Astride, M. HAVAS Roger, Mme SERRURIER Laurence, Mme MAILLOUX Elisabeth, Mme DANLOS Marie-Christine, Mme HAUGOU Françoise, M. PITEL Gilles, M. CHAVARIA Jean-Pol, M. LEHUGEUR Jacky, M. BUNEL Gilles, Mme MOUCHEL Clémentine, M. LEDENT Yves, M. BRISSET Pierre, M. ALLAIN Gérard, Mme AZE Daphné, M. VALENTIN Gérard, M. CHEDEVILLE Benoît, Mme FRÉTÉ Christine, M. MOREL Daniel, M. CHATAIGNER Vincent, Mme COURVAL Claudine, M. LADAN Serge, Mme FIEFFÉ Patricia, M. DELACRE Éric, M. LAGALLE Philippe, Mme LECOUSIN Françoise, M. MAZINGUE Didier, Mme ROUSSELET Gaëlle, M. VANRYCKEGHEM Jean, M. MOREL Sylvain, M. MOREL Patrick.

Ainsi que les suppléantes : Mme DUGUEY Florence, Mme ROBERT Hélène.

Étaient absents excusés : M. BRARD Robert, M. LECERF Théophile, M. DE COL Gilles, M. BERTIN Laurent, M. LEMOUX Julien, Mme LELAIDIER Claudine, M. MARIE Serge.

Étaient absents non excusés : Mme BELLONI Céline, M. LEPRINCE Alain, M. CHATELAIS Paul, M. ANNE Guy, Mme BRIERE Marie-Estelle, Mme BRION Carine, Mme MARIQUIVOI-CAILLY Évelyne.

Mouvements en cours de séance ayant une incidence sur les votes : Mme ROUSSELET Gaëlle s'absente à 22H00, Mme ROUSSELET Gaëlle revient à 22H05, Mme DUGUEY Florence s'absente à 23H15, Mme HUBERT-BENDZYK Christine s'absente à 23H35.

Pouvoirs : M. DE COL Gilles en faveur de M. VANRYCKEGHEM Jean, M. BERTIN Laurent en faveur de M. HAVAS Roger, M. LEMOUX Julien en faveur de Mme FRÉTÉ Christine, Mme LELAIDIER Claudine en faveur de M. LADAN Serge, M. MARIE Serge en faveur de M. LAGALLE Philippe.

Secrétaires : Mme Isabelle ONRAED, Mme Patricia FIEFFÉ.

<u>OBJET</u> : ADT : Avis sur l'arrêt de projet du Plan Local d'Urbanisme intercommunal valant Programme Local de l'Habitat et Plan de Mobilités (PLUi-HM) de la Communauté urbaine de Caen-la-mer - CC-DEL-2025-124

Vu le Code de l'Urbanisme, et notamment ses articles L.153-16 et suivants relatifs à l'arrêt de projet de PLUi et à la consultation des personnes publiques associées ;

Vu le Code général des collectivités territoriales ;

Vu la délibération du Conseil communautaire de la Communauté urbaine Caen-la-mer en date du 10 juillet 2025 arrêtant le projet de PLUi-HM ;

Vu les documents constitutifs du PLUi-HM transmis pour avis à la Communauté de communes Cingal-Suisse Normande en qualité de personne publique associée ;

Considérant que le PLUi-HM de Caen-la-mer définit un projet de territoire ambitieux à l'horizon 2040, articulant urbanisme, habitat et mobilités, dans le respect des principes de sobriété foncière, de cohésion sociale et de transition écologique ;

Considérant que les orientations du PADD mettent en avant la nécessité de :
- maîtriser l'étalement urbain et réduire la consommation foncière conformément à la trajectoire ZAN,
- proposer une offre de logements diversifiée et accessible,
- renforcer l'attractivité économique et l'emploi,
- développer des mobilités alternatives à la voiture individuelle,
- préserver les espaces agricoles, naturels et les continuités écologiques,
- valoriser le patrimoine et améliorer le cadre de vie ;

Considérant que la Communauté de communes Cingal-Suisse Normande, voisine immédiate de Caen-la-mer, partage avec celle-ci de nombreux enjeux d'aménagement et de développement (mobilités, habitat, économie, services) qui nécessitent une cohérence à l'échelle interterritoriale ;

Considérant que le projet de PLUi-HM de Caen-la-mer contribue, par ses orientations, à renforcer les complémentarités avec les territoires limitrophes, notamment en matière de mobilité durable et de préservation des espaces agricoles et naturels ;

Considérant enfin le bilan de la concertation annexé au dossier arrêté ***(voir annexe 7)***, qui met en évidence :
- une information continue et diversifiée (site internet, lettres d'information, expositions),
- la tenue de réunions publiques, ateliers territoriaux et rencontres thématiques,
- une large participation des habitants, associations, acteurs économiques et agriculteurs, dont les contributions ont enrichi le diagnostic, le PADD et les orientations réglementaires ;

La commission Aménagement du Territoire, réunie le 11 septembre dernier, propose au Conseil Communautaire de :
- Émettre un avis favorable sur le projet de PLUi-HM de la Communauté urbaine de Caen-la-mer tel qu'arrêté par délibération du 10 juillet 2025 ;
- Souligner en particulier l'intérêt :
  - du bilan de concertation, jugé riche et de qualité, garantissant la transparence et l'appropriation du projet par les habitants et acteurs du territoire,
  - des objectifs ambitieux en matière de mobilité durable, qui devront s'accompagner d'une attention particulière aux liaisons avec les territoires voisins,
  - de la préservation affirmée des espaces agricoles et naturels, essentielle à l'équilibre territorial,
  - de la recherche de cohérence intercommunale dans la répartition de l'offre de logements et d'emplois, au bénéfice de l'ensemble de l'aire métropolitaine caennaise,
- Mandater le Président ou son représentant pour transmettre le présent avis à la Communauté urbaine de Caen-la-mer, conformément aux dispositions de l'article R.153-5 du Code de l'Urbanisme.

APRÈS EN AVOIR DÉLIBÉRÉ, LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE À 47 VOIX POUR ET 02 VOIX CONTRE VALIDE L'ENSEMBLE DE CES PROPOSITIONS.

Certifiée exécutoire après transmission à
la Préfecture de CAEN
et publication par voie d'affichage

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

014-200066710-20250925-CC-DEL-2025-124-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/10/2025
Publication : 02/10/2025

Pour extrait certifié conforme
Les secrétaires de séance
Mme Patricia FIEFFÉ
Mme Isabelle ONRAED





Pour extrait certifié conforme
Le Président
M. Jacky LEHUGEUR



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
014-200066710-20250925-CC-DEL-2025-124-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 01/10/2025
Publication : 02/10/2025

ANNEXE

Avis sur l'arrêt de projet PLUi-HM de la Communauté Urbaine de Caen-la-Mer

Le conseil communautaire de la communauté urbaine de Caen la mer a tiré le bilan de la concertation et a arrêté son PLUi-HM en séance du 10 juillet 2025.

Conformément aux articles L.153-16 et L.153-17 du code de l'urbanisme nous vous notifions le dossier arrêté afin que vous puissiez émettre votre avis.

Vous trouverez les éléments constitutifs du PLUi-HM dans les liens de téléchargement suivants (le poids des annexes étant important elles disposent d'un lien spécifique) :

- **PLUi-HM sans les annexes :** https://caen-la-mer.cryptobox.com/#/public/d2IKwBAqVzyTSTcE1vYHQYRkIpp-9xg6XsJR4ZTdHO0/file/0uFnifHoVICGcA8ah_3X3g?key=4kJG64

- **Annexes du PLUi-HM :** https://caen-la-mer.cryptobox.com/#/public/d2IKwBAqVzyTSTcE1vYHQYRkIpp-9xg6XsJR4ZTdHO0/file/utSdYixxTcVVpsSej_SuPw?key=Nd3y1o

Conformément aux dispositions de l'article R.153-4 du code de l'urbanisme, nous vous remercions de nous faire part de votre avis dans un délai de trois mois. A défaut de réponse dans ce délai, votre avis sera réputé favorable.

MINISTÈRE
DES ARMÉES
Liberté
Égalité
Fraternité

Zone de défense et de sécurité Ouest
Etat-major de zone de défense de Rennes
Sous-chefferie soutien des opérations

Rennes, le 01 OCT 2025
N° 508253 /EMZD-RNS/SCSO/J4 INFRA

Le colonel Bruno BERT
chef d'état-major
de l'état-major de zone de Défense de Rennes

à

Monsieur le Président
de la Communauté urbaine Caen la mer
16, rue Rosa Parks
CS 52700
14027 CAEN Cedex 9

OBJET : Communauté Urbaine Caen la Mer (14) – Projet arrêté du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi).

RÉFÉRENCE : votre courrier du 18/07/2025.

P. JOINTES : a) périmètre ;
b) liste des servitudes manquantes ;
c) focus des emprises.

Par courrier de référence, vous sollicitez l'avis des services du ministère des Armées dans le cadre du projet arrêté du PLUi de la communauté urbaine de Caen la Mer, dont le périmètre figure en pièce jointe a).

Trois servitudes d'utilité publique sont manquantes (omises lors du porter à connaissance). Elles sont listées dans le tableau joint en b).

Les sites militaires font l'objet d'un focus figurant en pièce jointe en c). Les services du MINARM appellent l'attention sur le fait que l'apport d'occultant sur les clôtures sont interdits sur Caen ce qui peut être problématique sur le site Quartier Lorge Haut. Il est donc demandé que soit rajouté "autorisé pour des raisons de sécurité de la défense nationale".

En conséquence, l'état-major n'émet pas d'avis défavorable au projet arrêté du PLUi sous réserve de la prise en compte des remarques émises ci-dessus.

Par ordre, l'AAE Laurence COLLOBERT
Sous-chefferie soutien des opérations
J4 INFRA
de l'état-major de zone de Défense de Rennes

Copie sans PJ :
- SID-NO RENNES

quartier Margueritte - 1 rue du Garigliano
BP 20 - 35998 Rennes Cedex 9
emzd-rennes-urb.trait.fct@intradef.gouv.fr
Dossier suivi par J4 INFRA/Section urbanisme

9) Périmètre

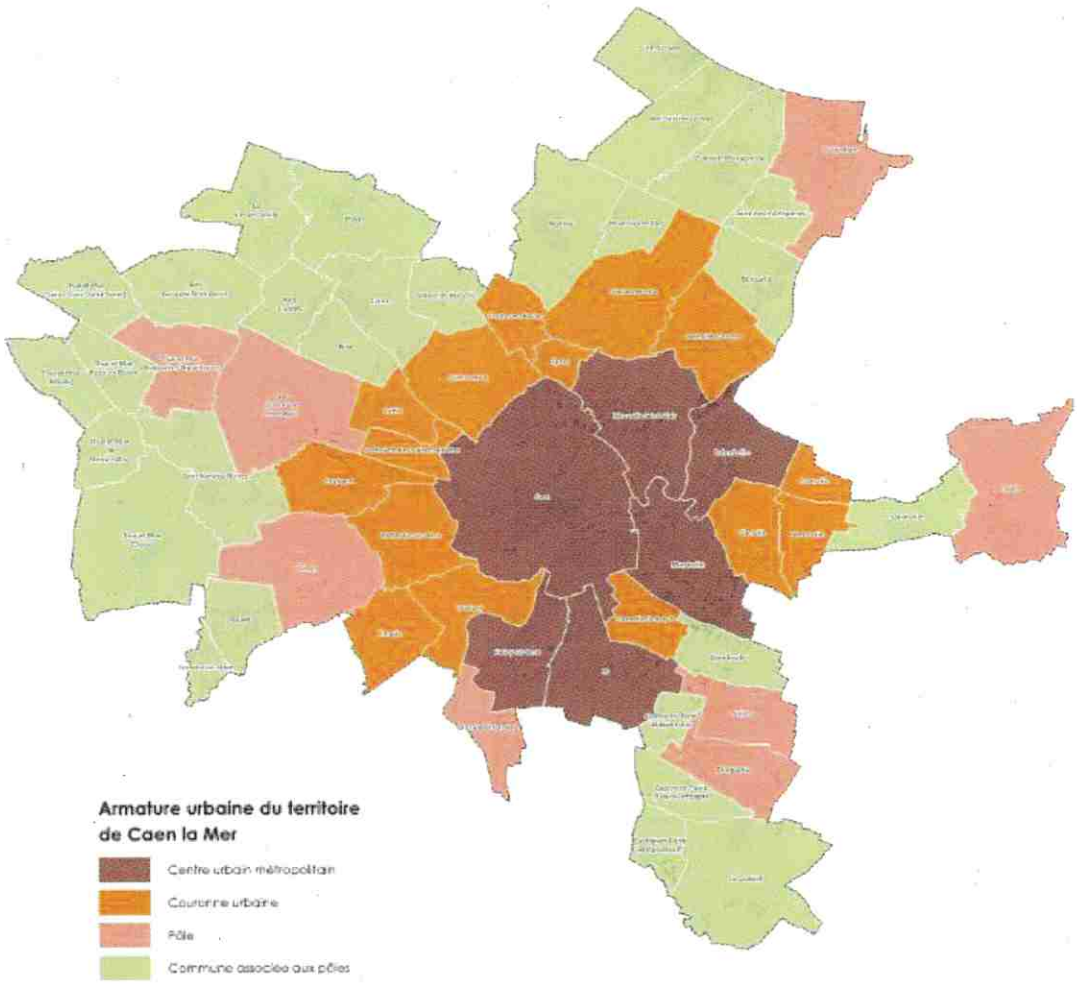
COMMUNAUTE DE COMMUNES ***CAEN LA MER***

LISTE DES COMMUNES

Le présent règlement s'applique sur la totalité du territoire de Caen la Mer, regroupant les villes de : Authie, Bénouville, Biéville-Beuville, Blainville-sur-Orne, Bourguébus, Bretteville-sur-Odon, Caen, Cairon, Cambes-en-Plaine, Carpiquet, Le Castelet, Castine-en-Plaine, Colleville-Montgomery, Colombelles, Cormelles-le-Royal, Cuverville, Démouville, Epron, Eterville, Fleury-sur-Orne, Le Fresne-Camilly, Giberville, Grentheville, Hermanville-sur-Mer, Hérouville Saint-Clair, Ifs, Lion-sur-Mer, Louvigny, Mathieu, Mondeville, Mouen, Ouistreham, Périers-sur-le-Dan, Rosel, Rots, Saint-André-sur-Orne, Saint-Aubin-d'Arquenay, Saint-Contest, Saint-Germain-la-Blanche-Herbe, Saint-Manvieu-Norrey, Sannerville, Soliers, Thaon, Thue et Mue, Tourville-sur-Odon, Troarn, Verson, Villons-les-Buissons.

PERIMETRE DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES

Carte de l'armature urbaine – Réalisation : Espace Ville



b) Servitudes manquantes

Code SUPP	N°CODE de la SERVITUDE	*CONTRAINTES IMPOSEES AU DROIT DE PROPRIETE*	INTITULE DE LA SERVITUDE	TEXTE DE BASE	COMMUNES
PT2	PT214050805	*Servitude protégeant les faisceaux hertziens et les centres d'émission/réception contre les obstacles*	Centre radioélectrique de Bretteville-sur-Odon en direction de Le Plessis-Grimoult	Décret du 25 oct. 2012	BRETTEVILLE-SUR-ODON VERSON
PT2	PT214050806	*Servitude protégeant les faisceaux hertziens et les centres d'émission/réception contre les obstacles*	Faisceau hertzien de Le Plessis-Grimoult à Bretteville-eur-Odon	Décret du 25 oct. 2012	BRETTEVILLE-SUR-ODON VERSON
PT2	PT276050801	*Servitude protégeant les faisceaux hertziens et les centres d'émission/réception contre les obstacles*	FH du phare d'Antifer au sémaphore de Fécamp	*Décret du 28 nov 1990*	BENOUVILLE

QUARTIER LORGE/CITÉ DE L'AIR – N°G2D 140118002Y – CAEN

La zone U11a correspond à un secteur d'équipements publics

Occultants rapportés sur la clôture interdits

CITÉ DE L'AIR

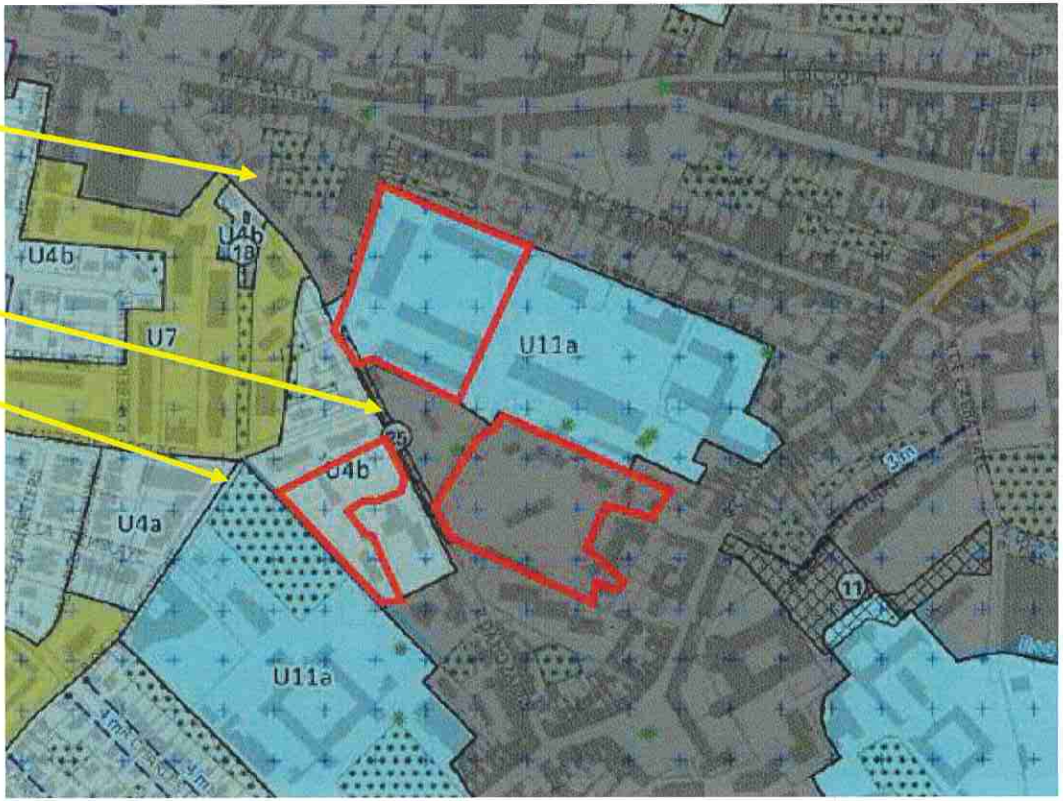
La zone U1 correspond aux centres-villes

La zone U4b correspond à une zone résidentielle

Emplacement réservé 25

Stationnement

Périmètre des transports collectifs en site propre pour réglementer le stationnement à Caen La Mer



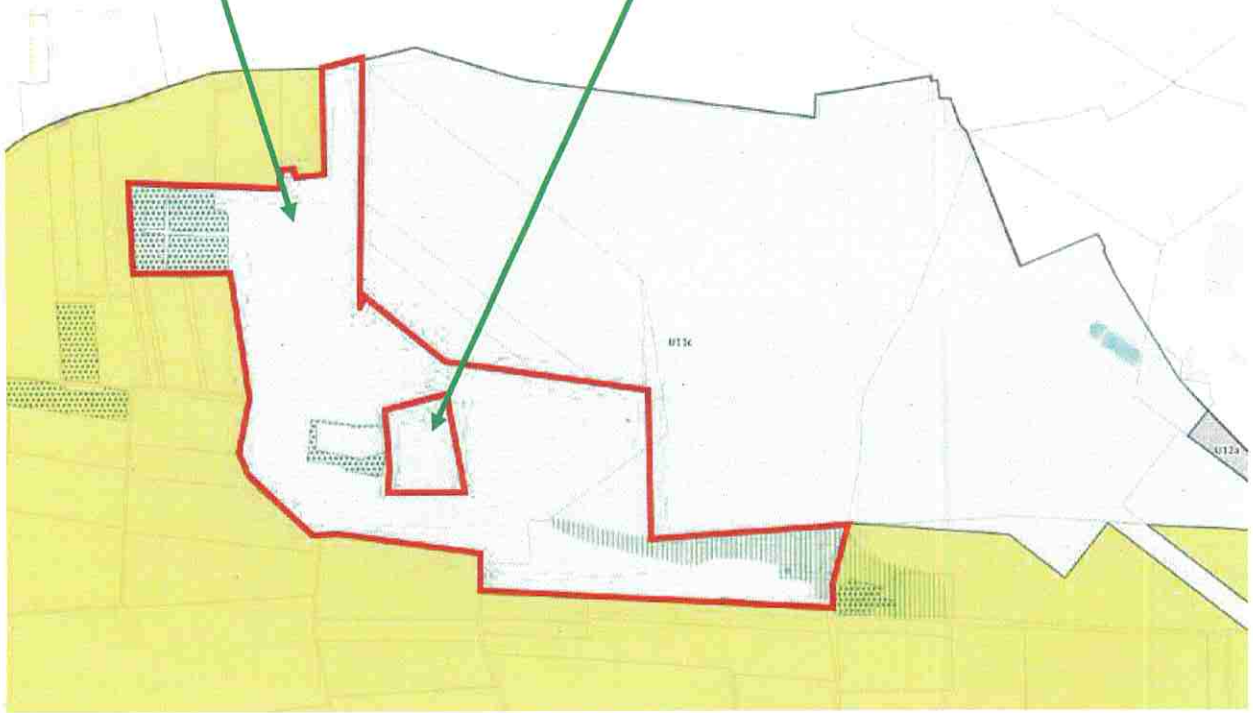
Caen	25	Voies et ouvrages publics	Liaison rue Caponière/ rue Damozane et élargissement de la rue Damozane	Caen la mer	surface approx. : 940 m²

TERRAIN D'EXERCICE DES MARGUERITES – N°G2D 140118016M – VERSON

Zonage U11c, qui correspond à une zone d'équipements et plus spécifiquement les infrastructures (ports, aéroport).

CENTRE DE RECEPTION AIR – N°G2D 140118016M – VERSON

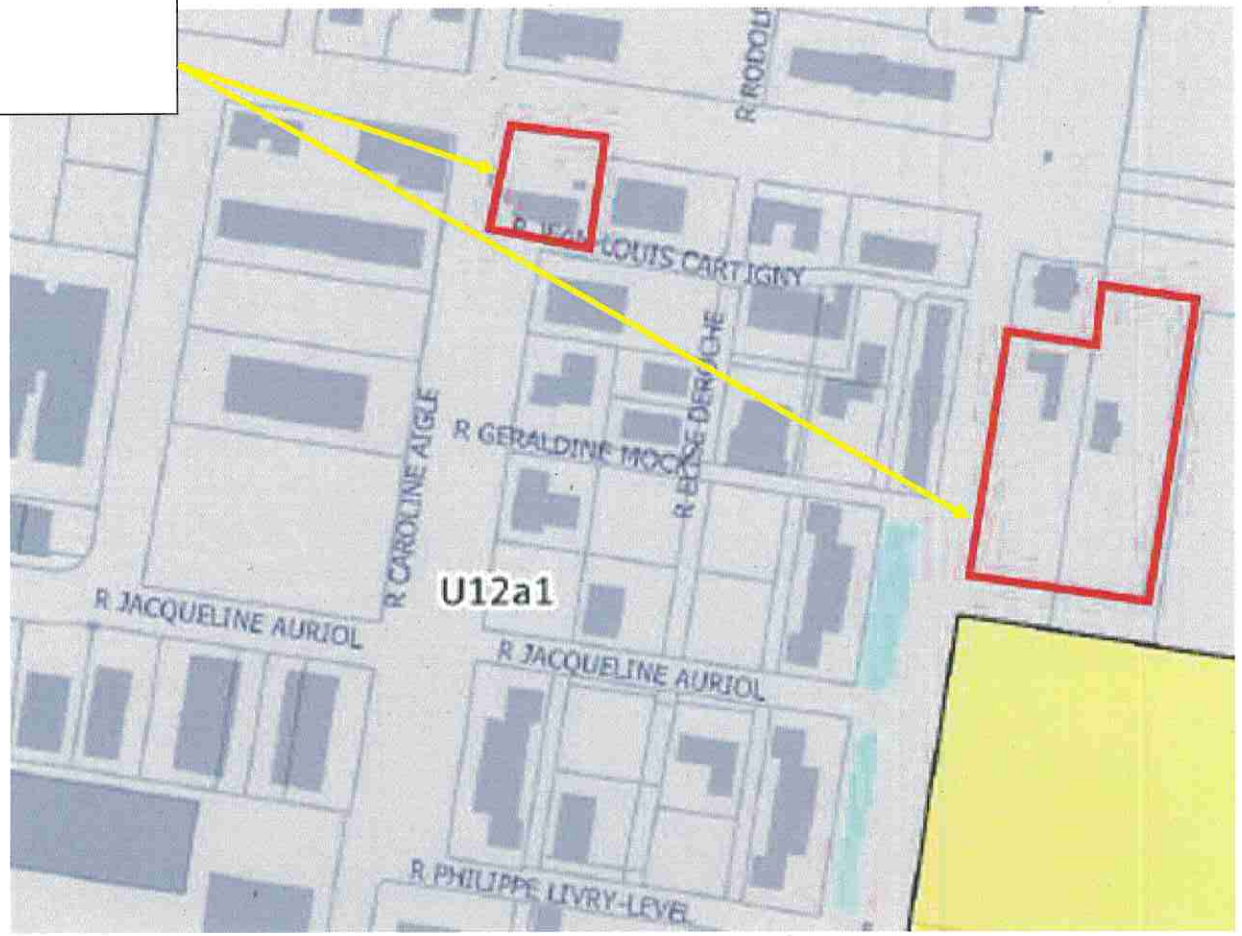
Zonage U11c, qui correspond à une zone d'équipement et plus spécifiquement les infrastructures (ports, aéroport).



QUARTIER KOENIG – N°G2D 110118015L – BRETTEVILLE-SUR-ODON

Zonage U12a1

La zone U12a1 correspond à une zone d'activité économique



EAU DU BASSIN CAENNAIS

VOTRE SERVICE PUBLIC DE L'EAU

Caen, le 2 octobre 2025

Le Président

Monsieur Nicolas JOYAU
Président
COMMUNAUTE URBAINE CAEN LA MER
16 RUE ROSA PARKS
CS 52700
14027 CAEN CEDEX 9

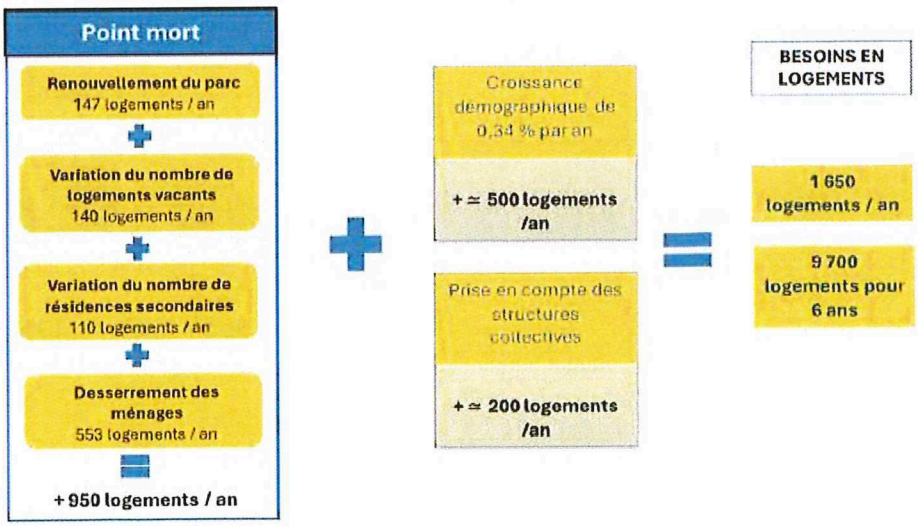
Objet : Avis sur l'arrêt du PLUi/ Communauté urbaine Caen la mer.

Monsieur le Président, Cher Nicolas,

Vous m'avez transmis, le 18 juillet, pour avis en tant que Personne Publique Associée, votre dossier d'élaboration du PLUi de la Communauté urbaine, arrêté par délibération le 10 juillet 2025.

Dans ce cadre, vous m'interrogez sur la capacité du syndicat Eau du bassin caennais à garantir en matière de production d'eau potable vos besoins futurs liés à l'ouverture de zones à urbaniser.

Votre PADD affiche un objectif de croissance démographique de 0.34% par an jusqu'en 2040, soit environ 18 000 habitants supplémentaires pour un total de 290 000 habitants. Pour atteindre cet objectif, vous estimez devoir créer 1 650 logements par an environ d'ici 15 ans, décomposé de la manière suivante (cf extrait « justification des choix retenus/Rapport de présentation du PLUI Clm »).



En matière de développement économique, vous prévoyez de créer environ 900 emplois par an.

Votre territoire est alimenté par 17 ressources réparties sur l'ensemble du territoire et par un import en provenance du syndicat Sud Calvados. Les principales ressources sont l'usine de l'Orne, les forages de la Mue, les forages de Prairie 1 et les sources de Moulines.

A horizon 2030, le schéma directeur prévoit une ressource exploitable pour ces forages de l'ordre de 61 200 m3 par jour.

La consommation journalière moyenne sur votre territoire est de 46 988 m3 (établie sur la base des volumes distribués pour l'année 2019).

A horizon 2030, le schéma directeur a projeté en hypothèse moyenne une consommation journalière moyenne à 54 545 m3, soit un résiduel de 7 550 m3 pour votre développement.

En intégrant l'urbanisation nouvelle depuis 2020, il reste un capacitaire d'environ 1 500 m3, soit environ 9 375 habitants (ou 1 875 habitants en moyenne par an).

A horizon 2050, le schéma directeur prévoit une consommation journalière de 56 400 m3. En l'état actuel de la consommation journalière et de l'urbanisation, cela suppose un rythme annuel lissé sur les 25 prochaines années, de 2 350 habitants.

Pour rappel, votre PLUi prévoit, pour atteindre l'objectif d'une augmentation démographique de 0.34 %, 18 000 habitants supplémentaires d'ici 2040, soit en moyenne 1 200 habitants par an.

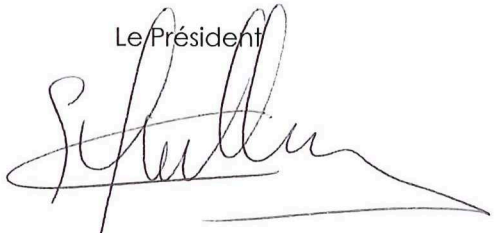
Je précise que, pour les potentiels aux horizons 2030 et 2050, il est nécessaire d'inclure la consommation liée au développement économique. Le schéma directeur se base sur une consommation moyenne de 10 m3 par jour par hectare (soit l'équivalent de 62 habitants par hectare d'activité).

En conclusion, à l'échelle de votre territoire, les projections des besoins estimées par votre PLUi sont comprises dans la projection moyenne envisagée dans le cadre du SDAEP à l'horizon 2040 ,à savoir une évolution démographique moyenne de 0.35% par an sur l'ensemble du territoire d'Eau du bassin caennais, projection calculée sur la base du programme de travaux du schéma directeur d'eau du bassin caennais délibéré le 10 décembre 2024.

J'émets, au regard des éléments explicités ci-dessus, un avis favorable sur votre PLUi.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

Le Président



Jean-Marie GUILLEMIN

Bien à Toi

Syndicat mixte de production et de distribution d'eau potable de la région de Caen, Eau du bassin caennais
16 rue Rosa Parks – CS 52700 – 14027 Caen Cedex 9
Référence à rappeler : S25-012030 – Affaire suivie par : Matthieu BROCHARD
Téléphone : 0214372822 – Télécopieur : 0231394000 – Courriel : m.brochard@caenlamer.fr – www.eau-bassin-caennais.fr

VOS RÉF.	Courrier du 18/07/2025	Communauté Urbaine Caen la Mer
NOS RÉF.	TER-ART-2025--CAS-214045-G7L9K7	16 rue Rosa Parks CS 52700 14027 CAEN Cedex 9
INTERLOCUTEUR	Rodolphe DUPONT	
TÉLÉPHONE	06.99.59.75.49	
E-MAIL	rodolphe.dupont@rte-france.com	À l'attention de Mr BOUCLIER Edouard
OBJET	Réponse RTE au Projet Arrêté de modification du PLUi de la Communauté Urbaine de Caen la Mer	La Défense, le 09/10/2025

Monsieur,

Nous accusons réception du dossier du projet arrêté de modification du PLUi de la Communauté Urbaine de **CAEN LA MER** transmis par vos services pour avis le 09 juillet 2025.

RTE, Réseau de Transport d'Electricité, est le gestionnaire du réseau public de transport d'électricité à haute et très haute tension (supérieur à 50 kV) sur l'ensemble du territoire métropolitain. Dans ce cadre, RTE exploite, maintient et développe les infrastructures de réseau et garantit le bon fonctionnement, la sécurité et la sûreté du système électrique dans le respect de la réglementation, notamment l'arrêté technique du 17 mai 2001 fixant les conditions techniques auxquelles doivent satisfaire les distributions d'énergie électrique.

Nous vous informons que, sur le territoire couvert par ce document d'urbanisme, sont implantés des ouvrages du réseau public de transport d'électricité suivants :

- **LIAISON AERIENNE 400kV N0 1 TERRETTE – TOURBE**
- **LIAISON AERIENNE 400kV N0 2 TERRETTE – TOURBE**
- **LIAISON AERIENNE 225kV N0 1 DRONNIERE (LA) – FLERS**
- **LIAISON AERIENNE 225kV N0 1 RANVILLE - PIQUAGE A FRENOUVILLE**
- **LIAISON AERIENNE 225kV N0 1 EMALES (LES) – RANVILLE – TOURBE**
- **LIAISON AERIENNE 225kV N0 1 CAEN – RANVILLE**
- **LIAISON AERIENNE 225kV N0 1 CAEN - DRONNIERE (LA)**
- **LIAISON AERIENNE 225kV N0 1 DRONNIERE (LA) – TOURBE**
- **LIAISON AERIENNE 225kV N0 2 DRONNIERE (LA) – TOURBE**
- **LIAISON AERIENNE 225kV N0 1 COQUAINVILLIERS-DRONNIERE (LA)**
- **LIAISON AERIENNE 90kV N0 1 ODON - ST-CONTEST**
- **LIAISON AERIENNE 90kV N0 1 DOUVRES-LA DELIVRANDE-ODON**
- **LIAISON AERIENNE 90kV N0 1 DOUVRES-LA DELIVRANDE-ST CONTEST**
- **LIAISON AERIENNE 90kV N0 2 DRONNIERE (LA)-ODON**
- **LIAISON AERIENNE 90kV N0 3 DRONNIERE (LA)-ODON**
- **LIAISON AERIENNE 90kV N0 1 ODON - PIQUAGE A CARCAGNY**
- **LIAISON AERIENNE 90kV N0 1 FONTAINE-ETOUPEFOUR – ODON**

Centre Développement et Ingénierie PARIS
Service Concertation Environnement Tiers
Immeuble Palatin II – 3/5 cours du Triangle
92036 LA DEFENSE CEDEX

RTE Réseau de transport d'électricité
Société anonyme à directoire et conseil de surveillance
au capital de 2 132 285 690 euros
R.C.S. Nanterre 444 619 258

www.rte- france.com

- **LIAISON AERIENNE 90kV N0 1 BOCAGE-DRONNIERE (LA)**
- **LIAISON AERIENNE 90kV N0 1 DRONNIERE (LA) - FONTAINE-ETOUPEFOUR**
- **LIAISON AERIENNE 90kV N0 1 DRONNIERE (LA)-FRENECOURT**

- **LIAISON SOUTERRAINE 225kV N0 1 COURSEULLES SUR-MER – RANVILLE**
- **LIAISON SOUTERRAINE 225kV N0 2 COURSEULLES SUR-MER – RANVILLE**
- **LIAISON SOUTERRAINE 90kV N0 1 GANIL-ST-CONTEST**
- **LIAISON SOUTERRAINE 90kV N0 2 GANIL-ST-CONTEST**
- **LIAISON SOUTERRAINE 90kV N0 1 RANVILLE-ST-CONTEST**
- **LIAISON SOUTERRAINE 90kV N0 1 DRONNIERE (LA)-PERCY**
- **LIAISON SOUTERRAINE 90kV N0 1 DRONNIERE (LA)-FRENECOURT**
- **LIAISON SOUTERRAINE 90kV N0 2 DRONNIERE (LA)-FRENECOURT**

- **LIAISON SOUTERRAINE COURANT CONTINU N0 1 DAEDALUS – TOURBE**

- **POSTE 225kV de CAEN**
- **POSTE 225 kV de DRONNIERE (LA)**
- **POSTE 90kV de FRENECOURT**
- **POSTE 90kV de GANIL**
- **POSTE 90kV de ODON**
- **POSTE 90kV de ST-CONTEST**

Sur le territoire de la CU de Caen la Mer, il y a également le projet de la future liaison suivante :

- **LIAISON SOUTERRAINE COURANT CONTINU N0 1 GARCELLES - RIVA BELLA**

RTE demande de joindre en annexe du PLU, conformément à l'article L.126-1 du Code de l'urbanisme, la liste des ouvrages et les cartes annexées à la présente.

Au regard des éléments précités, et afin de préserver la qualité et la sécurité du réseau public de transport d'électricité (infrastructure vitale), de participer au développement économique et à l'aménagement des territoires ainsi que de permettre la prise en compte, dans la planification d'urbanisme, de la dimension énergétique, RTE attire votre attention sur le fait que les ouvrages RTE listés ci-dessus traversent votre territoire selon différentes zones, et dont il faut respecter ce qui suit :

1. Le Règlement

Les ouvrages du réseau public de transport d'électricité constituent des « *équipements d'intérêt collectif et services publics* » (4° de l'article R. 151-27 du Code de l'urbanisme), et entrent au sein de la sous-destination *« locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilées »* (4° de l'article R. 151-28 du même Code). A ce titre, ils correspondent à des *« constructions techniques nécessaires au fonctionnement des services publics »* (article 4 de l'arrêté du 10 nov. 2016 relatif aux sous-destinations).

Par conséquent, il conviendra de faire préciser au chapitre des dispositions générales ou dans chaque zone impactée :

1.1 Pour les lignes du réseau public de transport d'électricité

Pour les lignes HTB et pour les câbles de télécommunication hors réseau de puissance, il conviendra de préciser que :

- le PLUi autorise la construction d'ouvrages électriques à haute et très haute tension ainsi que la construction de câbles de télécommunication hors réseau de puissance, dans les zones concernées, afin que nous puissions réaliser les travaux de maintenance et de modification ou la surélévation de nos lignes pour des exigences fonctionnelles et/ou techniques ;
- les règles de prospect et d'implantation ne sont pas applicables aux ouvrages de transport d'électricité HTB (tension > 50 kV) et aux câbles de télécommunication

hors réseau de puissance, faisant l'objet d'un report dans les documents graphiques et mentionnés dans la liste des servitudes ;
- la hauteur spécifiée dans le règlement n'est pas réglementée pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou services d'intérêt collectif dans l'ensemble de la zone, sous-secteurs compris ;
- les exhaussements et affouillements de sol sont autorisés pour les constructions et installations nécessaires au fonctionnement des services publics.

1.2 Pour les postes de transformation

S'agissant des postes de transformation, il conviendra de préciser que les règles relatives :

- à la hauteur et/ou aux types de clôtures
- à la surface minimale des terrains à construire
- à l'aspect extérieur des constructions
- à l'emprise au sol des constructions
- à la performance énergétique et environnementale des constructions
- aux conditions de desserte des terrains par la voie publique
- aux conditions de desserte par les réseaux publics
- aux implantations par rapport aux voies publiques
- aux implantations par rapport aux limites séparatives
- aux aires de stationnement
- aux espaces libres pourront être autorisées

ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif que constituent nos ouvrages.

2. Le report des servitudes d'utilité publique (servitudes I4)

2.1 Le plan des servitudes

En application des articles L. 151-43 et L. 152-7 du Code de l'urbanisme, il convient d'insérer en annexe au PLUi les servitudes d'utilité publique affectant l'utilisation du sol, que constituent les ouvrages précités (servitudes I4), afin que celles-ci puissent être opposables aux demandes d'autorisation d'occupation du sol.

Le tracé et l'emplacement de nos ouvrages est disponible sur le site de l'Open Data de Réseaux Energies :https://opendata.reseaux-energies.fr/pages/accueil/

Vous pouvez télécharger les données en vous y connectant.

Pour information, conformément aux articles L. 133-1 à L. 133-5 du Code de l'urbanisme, les servitudes d'utilité publique affectant l'utilisation du sol figurent dans le Géoportail national de l'urbanisme.

Après étude des documents transmis, nous constatons que les ouvrages électriques cités ci-dessus ne sont pas tous représentés et/ou à jour dans vos documents graphiques. La liste des ouvrages ci-dessus et la carte annexée à la présente vous permettront de **faire apparaitre les servitudes liées aux ouvrages du réseau public de transport d'électricité**.

2.2 Liste des servitudes

Compte tenu de l'impérative nécessité d'informer exactement les tiers de la présence de ces ouvrages (sécurité et opposabilité), et en particulier dans le cadre de l'instruction des demandes d'autorisation du sol, il convient de noter, au sein de la liste des servitudes, l'appellation complète et le niveau de tension des servitudes I4, ainsi que le nom et les coordonnées du Groupe Maintenance Réseaux chargé des opérations de maintenance sur votre territoire :

RTE – Groupe Maintenance Réseaux Normandie

15 rue des Carriers

14123 IFS

Notamment, il convient de contacter le Groupe Maintenance Réseaux :

- Pour toute demande de coupe et d'abattage d'arbres ou de taillis ;
- Pour toute demande de certificat d'urbanisme, d'autorisation de lotir et de permis de construire, situés dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe de nos ouvrages précités.

Après analyse des documents, la liste des servitudes n'est pas jointe, nous constatons que les ouvrages électriques cités ci-dessus ne sont pas tous listés et/ou à jour. La liste des ouvrages et les cartes annexées à la présente vous permettront de **faire apparaitre la liste complète et à jour des servitudes RTE**.

2.3 Incompatibilité avec les Espaces Boisés Classés (EBC)

Dans le cas où certains ouvrages du réseau public de transport d'électricité se situeraient en partie dans un EBC, nous attirons votre attention sur le fait que les servitudes I4 d'établissement et d'entretien des ouvrages RTE sont incompatibles avec le classement d'un terrain en EBC. Dans le cas d'une ligne électrique aérienne existante, un tel classement serait illégal. Cette absence de prise en compte serait par ailleurs de nature à fragiliser juridiquement le document d'urbanisme et pourrait conduire, en cas de contentieux, à son annulation (*Conseil d'Etat, 13 octobre 1982, Commune de Roumare, Conseil d'Etat, 14 novembre 2014, Commune de Neuilly-Plaisance*).

Dans le cadre des servitudes d'élagage et d'abattage d'arbres, RTE coupe les arbres et branches d'arbres qui, se trouvant à proximité des conducteurs aériens d'électricité, gênent leur pose ou pourraient, par leur mouvement ou leur chute, occasionner des courts-circuits ou des avaries aux ouvrages. La largeur de cette zone d'entretien dépend de la topologie des lignes. Elle est donc déterminée spécifiquement pour chaque porté par des experts.

Nous vous demandons par conséquent que, sur les documents graphiques, le report du tracé des ouvrages concernés soit réalisé de façon à faire apparaître clairement, par un surlignage sans ambiguïté, l'axe des implantations d'ouvrages, et que soient retranchés des espaces boisés classés les bandes suivantes :

- 2.50 m de part et d'autre de l'axe des lignes souterraines à simple circuit ;
- 3 m de part et d'autre de l'axe des lignes souterraines à double circuit ;
- 20 m de part et d'autre de l'axe des lignes aériennes de tension 63 000 volts ;
- 30 m de part et d'autre de l'axe des lignes aériennes de tension 225 000 volts ;
- 40 m de part et d'autre de l'axe des lignes aériennes de tension 400 000 volts.

3. Les documents du PLUi

3.1 PADD

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable est compatible avec nos ouvrages.

3.2 OAP

Les OAP prévus sur le territoire sont compatibles avec nos ouvrages.

Restant à votre disposition pour vous fournir tout renseignement complémentaire, nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

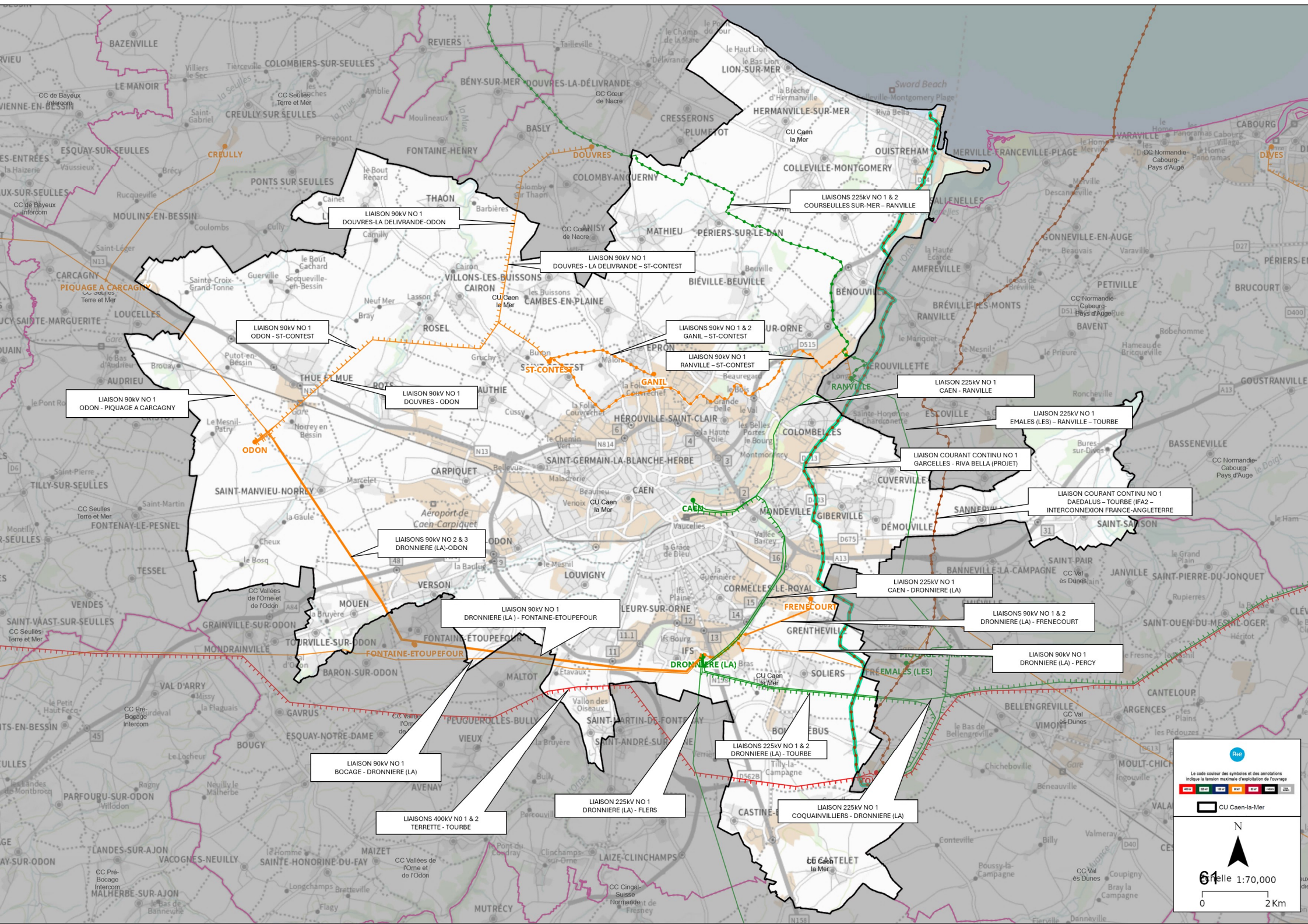
Xavier PINCHAUX
Chef du Service Concertation, Environnement & Tiers 2

PINCHAUX Xavier
Signature numérique de PINCHAUX Xavier
Date : 2025.10.17 11:52:03 +02'00'

-

Annexes :

- Recommandations à respecter aux abords des ouvrages électriques.
- Carte.


LIAISON 90kV NO 1
DOUVRES-LA DELIVRANDE-ODON
LIAISON 90kV NO 1
DOUVRES - LA DELIVRANDE – ST-CONTEST
LIAISONS 225kV NO 1 & 2
COURSEULLES SUR-MER – RANVILLE
LIAISON 90kV NO 1
ODON - ST-CONTEST
LIAISONS 90kV NO 1 & 2
GANIL – ST-CONTEST
LIAISON 90kV NO 1
RANVILLE – ST-CONTEST
LIAISON 90kV NO 1
ODON - PIQUAGE A CARCAGNY
LIAISON 90kV NO 1
DOUVRES - ODON
LIAISON 225kV NO 1
CAEN - RANVILLE
LIAISON 225kV NO 1
EMALES (LES) – RANVILLE – TOURBE
LIAISON COURANT CONTINU NO 1
GARCELLES - RIVA BELLA (PROJET)
LIAISON COURANT CONTINU NO 1
DAEDALUS – TOURBE (IFA2 –
INTERCONNEXION FRANCE-ANGLETERRE
LIAISONS 90kV NO 2 & 3
DRONNIERE (LA)-ODON
LIAISON 225kV NO 1
CAEN - DRONNIERE (LA)
LIAISON 90kV NO 1
DRONNIERE (LA) - FONTAINE-ETOUPEFOUR
LIAISONS 90kV NO 1 & 2
DRONNIERE (LA) - FRENECOURT
LIAISON 90kV NO 1
DRONNIERE (LA) - PERCY
LIAISONS 225kV NO 1 & 2
DRONNIERE (LA) - TOURBE
LIAISON 90kV NO 1
BOCAGE - DRONNIERE (LA)
LIAISON 225kV NO 1
DRONNIERE (LA) - FLERS
LIAISON 225kV NO 1
COQUAINVILLIERS - DRONNIERE (LA)
LIAISONS 400kV NO 1 & 2
TERRETTE - TOURBE
CU Caen-la-Mer
N
1:70,000
0
2 Km
61

Réseau de transport d'électricité

Recommandations à respecter aux abords des lignes électriques souterraines

<u>De manière générale, il est recommandé</u> :

- De conserver le de libre accès à nos installations,
- De ne pas implanter de supports (feux de signalisation, bornes, etc.) sur nos câbles, dans le cas contraire, prévoir du matériel de type démontable,
- De ne pas noyer nos ouvrages dans la bétonite de manière à ne pas les endommager et à en garantir un accès facile,
- De prendre toutes les précautions utiles afin de ne pas endommager nos installations pendant les travaux.

<u>Concernant tous travaux</u> :

- Chaque entreprise devant réaliser des travaux sur la commune devra appliquer le Décret n°2011-1241 du 5 octobre 2011, relatif à l'exécution de travaux à proximité de certains ouvrages souterrains, aériens ou subaquatiques de transport ou de distribution (déclaration de projet de travaux, déclaration d'intention de commencement de travaux…), ainsi que l'arrêté du 15 février 2012 pour son application.
- Toute déclaration devra obligatoirement être précédée d'une consultation du guichet unique auprès de l'INERIS, afin d'obtenir la liste et les coordonnées des exploitants des ouvrages en service concernés par les travaux.

<u>Concernant les indications de croisement</u> :

- Dans tous les cas cités ci après et conformément à l'arrêté du 17 mai 2001 fixant les conditions techniques auxquelles doivent satisfaire les distributions d'énergie électrique, il est obligatoire de respecter une distance minimum de 0,20 mètre en cas de croisement avec nos ouvrages.

<u>Croisement avec nos fourreaux</u> :

- Préférer les croisements par le dessous en évitant impérativement que les différentes installations reposent l'une sur l'autre.

<u>Croisement avec nos caniveaux</u> :

- Préférer les croisements par le dessous. Le croisement devra être réalisé à une distance conseillée de 0,5 mètre au-dessus ou au-dessous. Veiller à effectuer un soutènement efficace de nos ouvrages pour les croisements que vous ferez au-dessous.

Copyright RTE. Ce document est la propriété de RTE. Toute communication, reproduction, publication même partielle est interdite sauf autorisation écrite du Gestionnaire du Réseau de Transport d'Electricité (RTE)

Croisement avec un ouvrage brique et dalles :

▪ Préférer les croisements par le dessous. L'accessibilité de ces ouvrages doit rester libre en respectant une distance conseillée de 0,4 mètre minimum pour les croisements que vous effectuerez au-dessus.

▪ Veiller à maintenir efficacement ces ouvrages et à éviter tout mouvement de terrain qui entraînerait leur affaissement lors des croisements que vous réaliserez au-dessous.

▪ Effectuer, à proximité de nos ouvrages, un sondage à la main sur une profondeur de 1,50 mètre afin de les localiser et ne pas les endommager.

▪ Dans le cas où une canalisation serait parallèle à la liaison souterraine électrique, une distance minimum de 0,3 mètre est conseillée entre les deux génératrices.

Concernant les plantations :

▪ Ne pas implanter d'arbres à moins de 1,5 mètre de l'axe de nos ouvrages dans le cas d'essences à racines pivots et de 3 mètres dans le cas d'essences à racines traçantes,

▪ En cas d'essouchage, en présence d'ouvrages électriques, découper les racines et les laisser en terre,

▪ Lors de la pause de jardinières, bacs à fleurs, etc ..., l'accès aux ouvrages électriques devra être conservé en toutes circonstances, il est donc interdit de poser des bacs à fleurs « non démontables » au-dessus de ces derniers.

Particularité C.P.C.U.

- ***Dans le cas d'un parcours parallèle ou d'un croisement avec nos ouvrages :***

Les parcours au-dessus et au-dessous de nos ouvrages ainsi que les croisements au-dessus de nos ouvrages sont fortement déconseillés. Tout parallélisme ou croisement **à moins de 4 mètres** devra faire l'objet d'une étude d'élévation thermique des ouvrages électriques. Vous veillerez à maintenir efficacement les ouvrages électriques et à éviter tout mouvement de terrain qui entraînerait leur affaissement lors des croisements que vous réaliserez au-dessous.

- ***Dans tous les cas :***

  - Une ventilation du caniveau vapeur à l'aide de bouches d'aération disposées de part et d'autre des câbles haute tension est nécessaire. La longueur ventilée, la plus courte possible, est déterminée en tenant compte du fait que ces bouches d'aération doivent être implantées, si possible, sous trottoir,

Copyright RTE. Ce document est la propriété de RTE. Toute communication, reproduction, publication même partielle est interdite sauf autorisation écrite du Gestionnaire du Réseau de Transport d'Electricité (RTE)

- Obturation du caniveau vapeur à l'aide de laine de verre à chaque extrémité de la longueur ventilée,

- Renforcement éventuel du calorifugeage des conduites de vapeur,

- Une pose éventuelle de thermocouple pour contrôler la température de la gaine extérieure des câbles ou la température à proximité de ceux-ci,

Les études réalisées doivent prendre en compte le respect de la dissipation thermique de nos ouvrages et l'échauffement éventuel produit par vos conduites.

Votre responsabilité restant entière dans le cas d'une contrainte d'exploitation des ouvrages électriques due à un échauffement provoqué par vos canalisations. Il en va de même dans le cas de dommages occasionnés aux ouvrages électriques lors de l'exécution des travaux.

Si le marché de travaux ou la commande des travaux n'est pas signé dans les trois mois suivant la date de la consultation du guichet unique, le responsable du projet renouvelle sa déclaration sauf si le marché de travaux prévoit des mesures techniques et financières permettant de prendre en compte d'éventuels ouvrages supplémentaires ou modifications d'ouvrages, et si les éléments nouveaux dont le responsable de projet a connaissance ne remettent pas en cause le projet.

Copyright RTE. Ce document est la propriété de RTE. Toute communication, reproduction, publication même partielle est interdite sauf autorisation écrite du Gestionnaire du Réseau de Transport d'Electricité (RTE)

Réseau de transport d'électricité

Recommandations à respecter aux abords des lignes électriques aériennes

<u>Les aménagements paysagers - voirie et réseaux divers</u> :

- Les arbres de hautes tiges seront à prohiber sous l'emprise de nos conducteurs,
- La hauteur de surplomb entre les conducteurs et les voies de circulation ne devra pas être inférieure à 9 mètres,
- Le franchissement de la traversée doit se faire en une seule portée,
- Le surplomb longitudinal des voies de communication dans une partie normalement utilisée pour la circulation des véhicules ou la traversée de ces voies sous un angle inférieur à 7° sont interdits,
- L'accès à nos pieds de supports doit rester libre dans un rayon de 5 m autour de ces derniers,
- Les canalisations métalliques transportant des fluides devront éviter les parcours parallèles à nos conducteurs et respecter une distance de 3 mètres vis-à-vis de nos pieds de supports.
- En cas de voisinage d'un support de ligne électrique aérienne très haute tension et d'une canalisation métallique de transport de gaz combustible, d'hydrocarbures liquides ou liquéfiés ou d'autres fluides dont la dissémination présente des risques particuliers, des dispositions sont à prendre pour que l'écoulement de défaut éventuel par le pied du support ne puisse entraîner le percement de la canalisation.

<u>Les constructions</u> :

- L'Article R.4534-108 du code du travail interdit l'approche soit directement soit à l'aide d'engins ou de matériaux d'un conducteur nu dans le domaine de la haute et très haute tension HTB (>50 000 Volts) à une distance inférieure à 5 mètres hors balancement des câbles,
- L'Article 12 de l'Arrêté du 17 mai 2001 fixant les conditions techniques auxquelles doivent satisfaire les distributions d'énergie électrique, interdit l'approche soit directement soit à l'aide d'engins ou de matériaux d'un conducteur nu dans le domaine de la Très Haute Tension (400 000 Volts) à une distance inférieure à 6 mètres hors balancement des câbles,
- Une distance supplémentaire de 2 mètres est recommandée en cas de surplomb accessible (terrasse, balcon, etc.),
- L'article 20 de l'Arrêté du 17 mai 2001 fixe à 100 mètres la distance de voisinage entre un établissement pyrotechnique ou de l'aplomb extérieur de la clôture qui entoure le magasin et l'axe du conducteur le plus proche (balancement du conducteur non compris),

Copyright RTE. Ce document est la propriété de RTE. Toute communication, reproduction, publication même partielle est interdite sauf autorisation écrite du Gestionnaire du Réseau de Transport d'Electricité (RTE)

▪ L'Article 71 de l'Arrêté du 17 mai 2001 interdit l'implantation de supports au voisinage d'un établissement d'enseignement, d'une installation d'équipement sportif ou d'une piscine en plein air,

▪ Au cas où l'Article 71 ne pourrait être appliqué, toutes les dispositions seront prises pour que les abords du pylône implanté sur la parcelle soient rendus inaccessibles (suppression de l'échelle d'accès sur une hauteur de 3 mètres),

▪ La nécessité de prescrire au-dessus de tous les terrains dans lesquels peut être pratiquée l'irrigation par aspersion, un dégagement suffisant sous les lignes, fixé à 6 mètres pour les conducteurs nus. Toutefois, dans le cas d'utilisation de gros diamètre d'ajutage près de lignes haute tension (>50000 volts), il convient, pour éviter tout risque pour les personnes, de les placer, par rapport à l'aplomb des câbles, à :

- 20 mètres si le diamètre d'ajutage est compris entre 26 et 33 mm limites comprises,
- 25 mètres si le diamètre est supérieur à 33 mm.

D'où l'interdiction aux services de secours (pompiers, etc.) de se servir de jets canon.

<u>Les terrains de sport</u> :

L'arrêté du 17 mai 2001 fixe :

▪ Une distance de 9 mètres minimum entre le conducteur le plus proche et le terrain de sport,

▪ Un surplomb longitudinal de celui-ci par les lignes haute tension est autorisé sous réserve que l'angle de traversée soit supérieur à 5° par rapport à l'axe des conducteurs,

▪ Tout sport de lancers ou tirs à distance devront s'effectuer dans la moitié de terrain non surplombé par la ligne afin d'éviter d'agresser les câbles,

▪ Les charpentes métalliques devront être reliées à la terre.

- **ATTENTION** : Les terrains d'installations d'équipements sportifs comprennent, notamment, les terrains d'éducation physique et sportive ainsi que les terrains pour les jeux d'équipes et l'athlétisme. Des distances minimales plus importantes peuvent être imposées selon le mode d'utilisation et la fréquentation des installations, en application de l'Article 99 (chapitre 3) de l'arrêté technique du 17 mai 2001.L'usage des cerfs-volants, ballons captifs, modèles réduits aériens commandés par fils est très dangereux à proximité de lignes aériennes. Il y a lieu de tenir compte de la présence de ces lignes pour les lancers et les tirs à distances (disques, javelot, marteau, pigeons d'argile, etc.)

Copyright RTE. Ce document est la propriété de RTE. Toute communication, reproduction, publication même partielle est interdite sauf autorisation écrite du Gestionnaire du Réseau de Transport d'Electricité (RTE)

- Chaque entreprise devant réaliser des travaux sur la commune devra impérativement respecter le décret n°2011-1241 du 5 octobre 2011 relatif à l'exécution de travaux à proximité de certains ouvrages souterrains, aériens ou subaquatiques de transport ou de distribution (déclaration de projets de travaux, déclaration d'intention de commencement de travaux ...), ainsi que l'arrêté du 15 février 2012 pour son application.

Afin que RTE puisse répondre avec exactitude et dans les plus brefs délais à la faisabilité de certains projets, les éléments ci-après devront être fournis :

- La côte N.G.F. du projet,
- Un plan du projet sur lequel l'axe de la ligne existante sera représenté,
- Un point de référence coté en mètre par rapport à un des pylônes de la ligne concernée,
- Un plan d'évolution des engins (grues, engins élévateurs, camions avec bennes basculantes, etc..) qui seront impérativement mis à la terre,
- L'entreprise devra tenir compte, lors de l'évolution de ces engins, de l'élingage des pièces qu'elle devra soulever.

Cette liste n'est pas exhaustive (voir documents de référence : Arrêté du 17 mai 2001 fixant les conditions techniques auxquelles doivent satisfaire les distributions d'énergie électrique, les dispositions réglementaires du code du travail article R.4534-707 et suivants, le Décret n°2011-1241 du 5 octobre 2011 relatif à l'exécution de travaux à proximité de certains ouvrages souterrains, aériens ou subaquatiques de transport ou de distribution) ainsi que l'arrêté du 15 février 2012 pour son application

Copyright RTE. Ce document est la propriété de RTE. Toute communication, reproduction, publication même partielle est interdite sauf autorisation écrite du Gestionnaire du Réseau de Transport d'Electricité (RTE)

DÉPARTEMENT DU CALVADOS

N° 19

Direction Générale Adjointe
Aménagement et Environnement

Direction d'appui aux politiques d'aménagement

COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL

SÉANCE du 13 octobre 2025

DELIBERATION

OBJET: Avis du Département sur le projet de PLUi de Caen la mer

Le Département a été saisi par la communauté urbaine Caen la mer, le 22 juillet 2025, pour donner son avis sur le projet d'élaboration du Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) arrêté par délibération du conseil communautaire en date du 10 juillet 2025.

Avant d'évoquer le projet de PLUi, il est nécessaire de rappeler quelques données intercommunales :

Schéma de cohérence territoriale opposable	SCoT de Caen Métropole
Cantons du Calvados	Canton 3 (Thue-et-Mue), canton 5 (Caen-1), canton 6 (Caen-2), canton 7 (Caen-3), canton 8 (Caen-4), canton 9 (Caen-5), canton 12 (Evrecy), canton 14 (Hérouville-Saint-Clair), canton 16 (Ifs), canton 20 (Ouistreham) et canton 24 (Troarn)
Population totale (référence statistique Insee 2022)	277 248 habitants
Distance de la Préfecture	0 kilomètre

Par ailleurs, le Département du Calvados participe au développement intercommunal par ses politiques et infrastructures :

Contrat de territoire / Aide aux Petites Communes Rurales	EPCI Caen la Mer	Projets subventionnés par le Département sur le territoire de l'EPCI depuis 2022 : ▪ Authie : 32 312 €, création d'un terrain d'honneur. ▪ Bénouville : 13 390 €, aménagement d'un espace de loisirs et sportif place de la Montoure. ▪ Biéville-Beuville : 100 904 €, création d'un parcours urbain intergénérationnel et d'un circuit sport-santé-culture. ▪ Caen : 159 889 €, réaménagement du quartier du Chemin Vert. ▪ Caen : 1 805 041 €, réhabilitation de l'ancienne école Lemière pour accueillir le centre d'animation « La Prairie ». ▪ Caen : 243 052 €, création de vestiaires de rugby au gymnase Pomme d'Or. ▪ Caen : 353 784 €, rénovation et extension des vestiaires Caen Sud Football et infirmerie. ▪ Caen : 5 000 000 €, Le Château dans ses murs.

▪ Caen : 400 000 €, construction d'un hôtel des associations au Chemin Vert.

▪ Caen la mer : 522 976 €, liaison cyclable entre Rots et Thue-et-Mue.

▪ Caen la mer : 790 260 €, réaménagement de l'espace public du quartier piétonnier du Vaugueux.

▪ Caen la mer : 287 694 €, liaison cyclable entre Carpiquet et Bretteville-sur-Odon.

▪ Caen la mer : 159 269 €, liaison cyclable à Cormelles-le-Royal.

▪ Caen la mer : 160 700 €, réaménagement du quartier du Chemin Vert à Caen.

▪ Caen la mer : 135 024 €, travaux de séparation des réseaux de la rue Jean Jaurès à Colombelles.

▪ Caen la mer : 141 800 €, aménagement de bandes cyclables entre Caen et Mondeville.

▪ Caen la mer : 228 773 €, extension du périphérique vélo caennais boulevard Dunois.

▪ Caen la mer : 250 262 €, aménagement des chemins ruraux en voies vertes.

▪ Caen la mer : 216 691 €, aménagement d'une voie verte au sud de la commune de Ouistreham.

▪ Caen la mer : 7 000 000 €, construction du palais des sports à Caen.

▪ Caen la mer : 264 039 €, aménagement du bourg de Soliers.

▪ Caen la mer : 150 000 €, réhabilitation des ouvrages littoraux de Ouistreham à Lion-sur-Mer.

▪ Caen la mer : 224 667 €, requalification de la place de l'Eglise de Verson.

▪ Cambes-en-Plaine : 351 020 €, réhabilitation de l'ancienne mairie et réaménagement de la place de l'Amitié.

▪ Cambes-en-Plaine : 23 980 €, aménagement d'une aire de jeux.

▪ Castine-en-Plaine : 375 000 €, construction d'une salle polyvalente et d'un local jeunes.

▪ Colleville-Montgomery : 12 030 €, valorisation du Marais de Colleville-Montgomery (investissement).

▪ Colleville-Montgomery : 29 391 €, mise en place d'une vidéoprotection.

▪ Colombelles : 263 827 €, démolition et désamiantage de l'ancien collège Henri Sellier.

▪ Cormelles-le-Royal : 46 310 €, extension du bois avec création d'une liaison douce.

▪ Eterville : 14 215 €, travaux sur le réseau pluvial de l'église.

▪ Eterville : 4 716 €, remplacement des huisseries de la salle polyvalente.

▪ Eterville : 9 606 €, travaux d'effacement de réseaux au lieu-dit Le Rocreuil.

▪ Eterville : 34 831 €, installation d'un système de vidéosurveillance.

▪ Hermanville-sur-Mer : 75 000 €, création d'une aire de camping-cars.

▪ Hérouville-Saint-Clair : 842 663 €, extension du pôle animation jeunesse quartier Belles Portes.

▪ Ifs : 19 650 €, création d'un dispositif d'éclairage du terrain d'honneur de football.

▪ Ifs : 190 225 €, création d'un skatepark près du complexe sportif Pierre Mendès France.

▪ Ifs : 25 077 €, rénovation du dispositif d'éclairage du terrain synthétique de

	football au stade Mendès France. ▪ Le Castelet : 9 649 €, mise en accessibilité PMR du cimetière de Secqueville. ▪ Le Castelet : 25 303 €, réaménagement de l'aire de jeux et de sport de Secqueville. ▪ Le Castelet : 75 000 €, création d'un complexe multi-activité. ▪ Mathieu : 53 106 €, rénovation des bâtiments communaux. ▪ Mathieu : 21 894 €, réfection de la façade ouest de la mairie. ▪ Mathieu : 12 799 €, remplacement des menuiseries extérieures du bâtiment Pierre Rasse. ▪ Mathieu : 10 841 €, aire de jeux du manoir Saint-Jean. ▪ Mondeville : 614 712 €, rénovation de la résidence autonomie Clair Soleil. ▪ Mouen : 8 450 €, travaux d'aménagements sportifs. ▪ Mouen : 39 890 €, construction d'une aire de jeux pour enfants. ▪ Ouistreham : 978 137 €, réhabilitation et extension du gymnase Le Cosec. ▪ Rosel : 13 239 €, rénovation du presbytère – salle communale. ▪ Saint-Aubin d'Arquenay : 149 870 €, extension de la mairie. ▪ Saint-Germain-la-Blanche-Herbe : 31 555 €, construction d'un terrain multisport. ▪ Saint-Manvieu-Norrey : 75 000 €, création d'une aire de jeux. ▪ Sannerville : 2 662 €, adressage. ▪ SIVOM des Trois Vallées : 834 297 €, rénovation de la piscine de Colombelles. ▪ Soliers : 113 391 €, aménagement du bourg. ▪ Thaon : 3 804 €, réfection de la toiture du bâtiment situé sur le parking du stade Hidalgo. ▪ Thaon : 20 000 €, création d'un city-stade. ▪ Verson : 28 329 €, réalisation d'une voie verte au nord de l'écoquartier. ▪ Verson : 673 858 €, création d'une cuisine centrale et extension du restaurant scolaire. ▪ Villons-les-Buissons : 140 000 €, rénovation énergétique du bâtiment communal. ▪ Villons-les-Buissons : 12 001 €, aménagement de l'ancien terrain de football en cheminement piéton avec gradins.

Fibre Calvados (19 communes concernées sur 48, le déploiement sur les 29 restantes étant assuré dans le cadre de la zone AMII par Orange)	Les 19 communes concernées sont commercialisées à ce jour, le taux de déploiement y est de 95,2 % (le taux moyen pour le département est de 97 %), le taux de pénétration (pourcentage des administrés abonnés à la fibre) est de 60,5 % (le taux moyen pour le département est de 50,3 %).

Routes départementales du Calvados	RD 7, 8, 9, 35C (pour partie), 141 (pour partie), 401 (pour partie), 402 (pour partie), 403, 404, 405 (pour partie), 513, 514 (pour partie), 515, 562, 562A (pour partie), 613 (pour partie),	Réseau principal de première catégorie
	RD 22 (pour partie) et 23 (pour partie), 23A, 37, 60, 79, 84 (pour partie), 126, 147A, 401 (pour partie), 402 (pour partie), 514 (pour partie), 675 (pour partie),	Réseau principal de deuxième catégorie
	RD 35, 35A, 83, 41, 89, 93, 93A, 94, 95, 9A, 176, 220, 405 (pour partie), et 514 (pour partie), 562A (pour partie),	Réseau secondaire d'intérêt intercantonal
	RD 7D, 35 (pour partie), 60A, 60B, 78, 79B, 80, 83 (pour partie), 84 (pour partie), 84A, 89 (pour partie), 93 (pour partie), 93A, 94, 95, 120, 141 (pour partie), 147 (pour partie), 158, 158B, 170 (pour partie), 172, 173A, 212, 212B, 212C, 214, 217, 220 (pour partie), 220A, 220C, 221, 222, 223, 225, 225A, 226 (pour partie), 227, 228, 229 (pour partie), 233 (pour partie), 230A, 233, 235, 402 (pour partie), 513A, 562A (pour partie), 613 (pour partie), 658, 658A, 675 (pour partie),	Réseau secondaire d'intérêt local
Agence Routière Départementale (ARD) concernée	ARD de Caen	

L'essentiel du parti de développement peut être résumé de la manière suivante :

Axes du projet d'aménagement et de développement durables (PADD)	« Renforcer l'armature territoriale dans une logique de proximité et une perspective de sobriété foncière »
	« Affirmer la place de Caen la mer, comme une métropole à taille humaine ouverte sur le monde »
	« Accélérer la transition environnementale solidaire du territoire »
	« Organiser une réponse qualitative et territorialisée aux besoins en logements pour tous »
	« Faciliter le développement des mobilités durables pour tous sur l'ensemble du territoire »
Objectif démographique 2040	290 000 habitants à horizon 2040, avec une croissance moyenne annuelle annoncée de + 0,34 %/an entre 2020 et 2040 — Soit une augmentation de 12 752 habitants par rapport à la population recensée en 2022 et donc, en moyenne + 708 habitants chaque année.

Objectif de production de logements 2040	33 000 logements supplémentaires entre 2020 et 2040	+ 1 650 logements / an : ▪ 950 logements / an (58 %) pour conserver la même population (« point mort démographique ») ▪ 200 logements / an (12 %) pour « prendre en compte les structures collectives » ▪ 500 logements / an (30 %) pour assurer la croissance démographique projetée
Localisation des développements urbains à vocation principale d'habitat	≈ 75 % des nouveaux logements produits dans le centre urbain métropolitain et la couronne urbaine (Caen, Hérouville-Saint-Clair, Ifs…) ≈ 13 % dans les pôles (Ouistreham, Verson…) ≈ 12 % dans les communes associées aux pôles (Colleville-Montgomery, Mouen…).	
Consommation projetée d'ENAF (espaces naturels, agricoles et forestiers)	564 ha	350 ha sur la période 2021-2030 214 ha sur la période 2031-2040

Sur la forme, le PLUi est d'une lecture aisée et même agréable. On peut notamment noter que le rendu final du projet d'aménagement et de développement durables présente une lisibilité accrue par rapport aux versions de travail précédentes.

Il convient par ailleurs de rappeler qu'il s'agit d'un PLUi-HM « Habitat-Mobilité », qui vaut donc PLH (Programme Local de l'Habitat) et PDM (Plan de Mobilité), documents devant être actualisés tous les 6 ans.

Développement démographique projeté :

Le travail de projection démographique est par essence malaisé. Il est notamment rendu compliqué par le délai de publication des derniers recensements de l'INSEE, ainsi que par le temps d'élaboration du PLUi. Ainsi, le projet de PLUi se base sur des statistiques de 2020, les derniers publiés au début de son élaboration. Un tel décalage est courant dans les documents d'urbanisme, a fortiori les PLU intercommunaux souvent plus longs à élaborer.

Pour autant, dans le cas de Caen la Mer, il interroge. En effet, la communauté urbaine a connu une augmentation notoire de sa population depuis le début de la décennie. Ainsi, le PADD indique que l'objectif de 290 000 habitants en 2040 supposerait une augmentation de 18 000 habitants par rapport à la population de 2020, supposant une croissance annuelle moyenne de 900 habitants. Or, les dernières données publiées par l'INSEE, celles de 2022, font état d'une population de 277 248 habitants, supposant qu'en 2 ans, la population a déjà crû près de trois fois plus vite que le rythme moyen prévu.

Une telle différence mérite que la Communauté urbaine réinterroge son projet d'évolution démographique et/ou qu'elle précise comment et pourquoi elle vise un ralentissement de la croissance démographique d'ici à 2040.

Développement projeté du parc de logements :

Pour mettre en œuvre la croissance démographique retenue, Caen la mer projette de produire 1 650 logements supplémentaires chaque année, soit 9 900 sur 6 ans, la période d'un Programme Local de l'Habitat (et non 9 700 comme indiqué dans le schéma page 128 des justifications, ni 23 100 comme indiqué sur la page suivante).

Cet objectif se décline en la production de 950 logements par an pour assurer le seul maintien du nombre actuel d'habitants (« point mort démographique »), 200 logements par an pour la « [prise] en compte [des] besoins des publics spécifiques en structures collectives notamment » et 500 logements par an pour assurer la croissance démographique annuelle visée de +0,34 %. Il convient que la Communauté urbaine apporte des précisions quant aux 200 logements à produire pour les besoins spécifiques susmentionnés, en listant de façon exhaustive les projets pouvant entrer dans cette dénomination et en expliquant s'il est considéré que ces logements serviront à maintenir la population à son taux actuel (et devraient dans ce cas entrer dans le calcul du « point mort démographique »), ou bien s'ils serviront à accueillir de nouveaux habitants.

Quoi qu'il en soit, Caen la mer prévoit un taux d'occupation des ménages devant baisser à 1,84 personne par ménage en 2040. En effet, la Communauté urbaine a retenu comme hypothèse de base la poursuite de la baisse constante du taux d'occupation des ménages depuis une soixantaine d'années (3,30 personnes par ménage en 1968, 1,95 en 2022), ce qui semble cohérent au vu des dynamiques locales et à une échelle extracommunautaire.

Environnement :

Les espaces naturels sensibles (ENS) semblent bien avoir été identifiés dans le PLUi. Il apparait d'ailleurs que leurs périmètres ont servi à plusieurs endroits à délimiter les zones N (naturelle) et U (urbaine). Ainsi, règlement écrit et règlement graphique semblent garantir la préservation de ces sites qui présentent tout à la fois une valeur écologique et une valeur sociale en tant qu'espace « de respiration » pour les habitants du territoire, le Département les ouvrant au public à chaque fois que cela s'avère possible.

Toutefois, on peut s'interroger sur la pertinence d'intégrer une partie significative de ces ENS dans des secteurs de performances énergétiques et environnementales renforcées établis au titre de l'article L.151-21 du code de l'urbanisme. En effet, ces secteurs visent à « [imposer] aux constructions, travaux, installations et aménagements de respecter des performances énergétiques et environnementales renforcées ». Or, la nature-même des ENS fait qu'il n'y est prévu aucune construction et que tous les travaux, installations et aménagements qui pourraient y être réalisés ne le seraient que dans le but de conforter la richesse écologique ou l'ouverture au public.

Par ailleurs, afin d'y assurer sa mission de préservation et de restauration du milieu naturel, le Département dispose au sein des périmètres d'ENS d'un droit de préemption (droit qui, pour certains sites, est délégué au Conservatoire du Littoral ou aux communes). Aussi n'est-il pas opportun que la communauté urbaine instaure des emplacements réservés au sein de ses périmètres, a fortiori si ces derniers ne sont pas au bénéfice du Département. On peut par exemple citer l'emplacement réservé n°6 à Saint-Aubin d'Arquenay, au cœur de l'ENS du Bois du Caprice. Ainsi, à défaut d'un accord entre la communauté urbaine et le Département (possiblement pour certains emplacements réservés en limite de site dont la pertinence et la délimitation pourraient éventuellement être discutées), il est donc nécessaire que Caen la mer supprime l'ensemble de ces emplacements réservés qui viendraient compliquer inutilement le jeu d'acteurs publics dans les ENS.

A Mouen, on peut souligner la bonne prise en compte de la remarque du Département concernant une lande sèche en cours d'enfrichement, au sein de l'ENS de la Vallée de l'Odon, où l'espace boisé classé initialement envisagé a été retiré par la communauté urbaine, ce qui facilitera le maintien de ce milieu écologique spécifique. Toutefois, de façon générale, la même application d'espaces boisés classés au sein des ENS du Département mérite que la Communauté urbaine associe les services départementaux, en premier lieu le service des espaces naturels, pour déterminer ensemble pertinence et périmètre de ces espaces boisés classés, avant l'approbation du PLUi. En effet, on peut noter que plusieurs des espaces boisés classés concernent des peupleraies, boisements par essence éphémères et parfois nuisibles à la richesse écologique car asséchant les sols. A l'inverse, certaines continuités de végétation mériteraient d'être renforcées ou confortées avec cet outil du code de l'urbanisme.

Comme cela a été indiqué à la communauté urbaine lors de l'élaboration du PLUi, le Département travaille à la modification des zones de préemption de ses espaces naturels sensibles, pour mieux les adapter à la situation actuelle sur le terrain et assurer la préservation du milieu sans pour autant bloquer l'évolution du territoire alentour. Si les limites de certains sites ont d'ores et déjà été adaptées, comme au Bois du Caprice, d'autres doivent encore être revues, en collaboration avec la communauté urbaine, notamment dans les sites des Marais de l'Orne et de la Noé ou de la Vallée de l'Odon. Ces adaptations, une fois réalisées, mériteront certainement que la limite entre zone urbaine et naturelle, souvent calée sur le périmètre des ENS, soit révisée à l'avenir.

<u>Mobilités :</u>

Comme les services départementaux ont pu le rappeler à la communauté urbaine dans leur courrier de porter-à-connaissance, le règlement de voirie départemental du Calvados fixe une distance d'implantation des nouvelles constructions de 35 mètres depuis l'axe des voies relevant de la première catégorie de son réseau principal. Sur le territoire communautaire, sont concernées les RD 7, 8, 9, 35C (pour partie), 141 (pour partie), 401 (pour partie), 402 (pour partie), 403, 404, 405 (pour partie), 513, 514 (pour partie), 515, 562, 562A (pour partie), 613 (pour partie). Le Département entend réitérer ici sa demande d'affichage de cette marge de recul de 35 mètres dans le règlement, notamment graphique.

Il est à noter que, de cette liste de routes départementales, doivent être exclues les sections de voies classées à grande circulation par l'Etat. Le long de ces sections, c'est la « Loi Barnier » qui s'applique, c'est-à-dire les articles L.111-6 et suivants du code de l'urbanisme. Ces articles imposent notamment une marge de recul plus importante, de 100 mètres le long des autoroutes, des routes express et des déviations et de 75 mètres le long des autres axes. Or, c'est systématiquement la seconde marge de recul qui est appliquée dans le projet de PLUi le long des routes départementales concernées. Aussi, convient-il que la Communauté urbaine explique en quoi la RD 403 entre Mondeville et Colombelles, la RD 515 entre Caen et Ouistreham ou la RD 562 entre Fleury-sur-Orne et Boulon ne relèvent pas de la première catégorie.

Dans son courrier de porter-à-connaissance, le Département avait également fait part de son projet de liaison « Nouveau Monde – Bénouville – A13 ». Si le tracé de cet itinéraire est bien inscrit avec un trait dans le règlement graphique, en tant que « voirie à créer » au titre de l'article L.151-38, ce trait disparait de façon inexpliquée dans sa traversée du territoire de Cuverville et, en tout état de cause, le PLUi arrêté ne comporte aucune véritable disposition règlementaire garantissant la faisabilité de ce projet. Il conviendrait de doubler ce simple linéaire d'un aplat rendant inconstructibles les terrains de part et d'autre, afin de sécuriser un fuseau.

A l'inverse, le projet de requalification et de sécurisation des RD 126 et 170 sur les communes d'Authie et de Rosel ressort des documents du PLUi avec des emplacements réservés au bénéfice du Département. L'utilité de ces emplacements réservés est relative étant donné que le projet a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique et que la procédure se poursuivant, le Département récupère la maitrise foncière des terrains concernés par le projet par un autre biais. Mais ces emplacements réservés ont néanmoins le mérite de faire apparaitre les

emprises concernées au grand public. Toutefois, en l'état, ce dernier ne serait qu'en partie informé car toutes les emprises concernées ne font pas l'objet de ces emplacements réservés (il manque notamment celles situées de part et d'autre du tracé actuel de la RD 170 à Rosel). S'il est fait le choix de maintenir ces emplacements réservés dans le règlement graphique, il convient donc d'y ajouter de la même façon les emprises manquantes. A défaut, une autre option serait d'afficher une couche informative représentant l'emprise totale du projet.

Le Département est (ou serait selon les cas) également concerné par d'autres projets routiers dont il n'assure pas nécessairement la maitrise d'ouvrage. Ainsi, la seconde phase de la desserte portuaire consiste à créer une nouvelle structure de chaussée pour la RD 402 sur la Presqu'Ile hérouvillaise, pour libérer l'emprise actuelle de cette route départementale de première catégorie, afin qu'elle soit intégrée au futur quartier « Archipel » devant voir le jour au bord du canal de Caen à la mer. Les travaux étant presque terminés, il serait cohérent de recaler la limite du zonage entre le secteur 1AUh et la zone N en fonction du tracé définitif de cette nouvelle section de voie, qui n'a pas vocation à être zonée en secteur à urbaniser. En effet, la limite actuellement prévue se base sur le tracé initialement envisagé et non sur le tracé définitif (et réalisé).

Dans le même secteur, le Département participe également à un projet sous maitrise d'ouvrage de Ports de Normandie visant à remplacer le pont de Colombelles au-dessus du canal de Caen à la mer par un nouvel ouvrage plus au nord. Ce projet supposera un dévoiement de la RD 226. Aussi, par anticipation, l'emprise actuelle de la RD 226 côté Presqu'Ile pourrait être rattachée au secteur 1AUh susmentionné pour le futur quartier « Archipel ». En outre, le zonage U12c dédié aux zones industrielles et artisanales ne semble pas être le plus adéquat pour l'emprise future de la route et l'espace qui la bordera au nord et qui sera non bâti (à l'exception des installations techniques liées au fonctionnement du pont). Il convient que la communauté urbaine envisage un autre zonage plus adapté.

Par ailleurs, il faut noter que, si ce PLUi arrêté devait être approuvé sans changement, le projet de prolongement du boulevard Jean Moulin jusqu'à La Bijude disparaitrait définitivement des documents de planification concernés. Cette disparition, en empêchant tout itinéraire alternatif à la RD 7 dans sa traversée de l'agglomération jusqu'au boulevard périphérique, rendrait d'autant plus compliquée l'évolution de la section concernée de cette route départementale majeure qui, pour rappel, accueille un trafic particulièrement important (26 000 véhicules / jours).

Afin de réduire « l'autosolisme », l'usage individuel de la voiture, la communauté urbaine développe une offre d'aires de covoiturage, dont certaines sont aménagées en pôles multimodaux, permettant le passage aisé d'un mode de déplacement à un autre. A cette fin, elle prévoit l'extension et le réaménagement de celle de Lazzaro, à l'intersection des RD 226 et 513, dont elle pourrait récupérer la propriété ou la gestion du Département. Toutefois, ce projet pourrait être rendu compliqué par le zonage retenu dans le PLUi arrêté où le secteur U11, dédié aux équipements publics, n'est appliqué qu'à l'emprise actuelle de l'aire. Ce zonage mériterait d'être étendu à l'ensemble de l'emprise future de cette aire.

Le PLUi projeté par la communauté urbaine traduit utilement ses ambitions en matière de transports en commun. Y figure notamment le projet de service express régional métropolitain (SERM), visant à créer une offre de transports avec une fréquence élevée, principalement selon des axes radiaux rejoignant le centre de l'agglomération caennaise à sa périphérie, au-delà des limites communautaires. Il est envisagé que ce service soit structuré autour de la voie ferrée Bayeux<>Caen<>Lisieux sur laquelle de nouveaux arrêts seraient créés. Mais sont également envisagés plusieurs axes routiers majeurs sur lesquels circuleraient des cars express plus nombreux et cadencés. Parmi ces axes, plusieurs relèvent du réseau routier départemental, comme la RD 7 ou la RD 515. Aussi est-il essentiel que les services départementaux soient associés à cette réflexion et, au-delà, à la mise en œuvre de cette nouvelle offre, a fortiori s'il est prévu de réaliser de nouveaux arrêts sur le domaine public routier départemental ou sur des emprises à acquérir. Il semble donc logique que le Département apparaisse parmi les partenaires cités en page 64 du Programme d'Orientations et d'Actions Mobilités (POAM). Il en va de même avec le projet de création d'une ligne de covoiturage reliant Ouistreham à Caen et supposant la création d'arrêts dédiés sur la RD 515. Ce projet ne pourra voir le jour sans le Département.

Ces dernières années, Caen la mer a porté de nombreux projets d'infrastructures cyclables. Cette politique faisant écho au plan vélo départemental, plusieurs ont d'ailleurs fait l'objet d'un financement départemental et/ou d'un conventionnement pour utiliser le domaine public routier départemental. L'actuel projet de PLUi traduit la volonté de la communauté urbaine de poursuivre ce développement dans les années à venir. C'est notamment visible au cœur du territoire intercommunal, avec des liaisons douces à créer ou des chemins à préserver au titre de l'article L.151-38 du code de l'urbanisme, des emplacements réservés intitulés « modes actifs », différentes

dispositions dans les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) et une large palette de mesures dans le volet Mobilité du programme d'orientations et d'actions.

Pour autant, quelques liaisons majeures semblent absentes du projet. Par exemple, aucun cheminement n'apparait dans le règlement graphique entre Troarn et Sannerville, alors que cette liaison s'inscrit dans l'itinéraire Troarn <> Caen qui figure dans le plan vélo départemental et sur lequel travaillent actuellement les services communautaires. On peut aussi s'interroger sur le fait que l'ancienne voie de chemin de fer minier au sud-est de l'agglomération ne soit identifiée au titre dudit article L.151-38 que sur certains tronçons alors qu'elle est déjà en grande partie aménagée et que cet aménagement pourrait être poursuivi sur le territoire de Cingal-Suisse normande et du Pays de Falaise.

D'ailleurs, les liaisons avec les intercommunalités voisines, qui regroupent une partie des territoires périurbains de l'agglomération caennaise, n'apparaissent pas toujours avec clarté. Certes, plusieurs principes figurent bien dans le PLUi comme le long de la RD 8, au sud d'Eterville, pour se connecter à la Communauté de Communes des Vallées de l'Orne et de l'Odon ou à Brouay où un emplacement réservé au bénéfice de la commune voisine de Loucelles doit permettre une liaison entre cette dernière et la gare d'Audrieu, quand bien même ces deux communes n'appartiennent pas à Caen la mer mais à Seulles Terre et Mer. En outre, il faut aussi souligner que ces liaisons à conforter ou créer ne supposent pas nécessairement un emplacement réservé ou une mention dans les OAP. Néanmoins, une identification au titre dudit article L.151-38 du code de l'urbanisme permettrait à minima de mieux identifier les secteurs à enjeux.

Quelques exemples d'absence peuvent être ici donnés comme les liaisons douces à créer vers le collège de Troarn depuis les communes voisines qui en dépendent mais ne font pas partie de Caen la Mer (depuis Saint-Pair et Emiéville au sud-ouest, depuis Janville au sud-est, depuis Saint-Samson à l'est, depuis Bavent et Touffréville au nord), alors que des liaisons sont parfois identifiées dans leurs documents d'urbanisme respectifs (existants ou à venir). De même, la liaison douce, pourtant existante, entre Soliers et la gare de Frénouville (située sur Val-ès-Dunes) mériterait elle aussi de figurer dans le règlement graphique.

Par ailleurs, certains aménagements actuels ont besoin d'être complétés au vu des projets sur les territoires voisins. C'est notamment le cas à Mondeville où, sur 400 mètres, une voie verte de Caen la mer borde la RD 613 au nord alors qu'elle se poursuit au sud en allant vers Caen et qu'elle se poursuivra également au sud en allant vers Cagny, quand la communauté de communes Val-ès-Dunes aura prolongé l'aménagement existant à l'entrée du bourg de Cagny. Ainsi, une fois ces travaux réalisés, Caen la mer, mais aussi le Département, encourent le risque de devoir gérer un afflux d'usagers, notamment de cyclistes, devant traverser à deux reprises cette route départementale pour, in fine, aller tout droit entre Cagny et Caen. Le nombre de ces traversées délicates du domaine public routier départemental à un endroit comptabilisant 20 000 véhicules / jours pourrait être réduit si Caen la mer réalisait une voie verte sur ces 400 mètres au sud de la RD 613. Il convient donc que ses services en étudient la faisabilité et que, si des acquisitions foncières s'avèrent nécessaires, des emplacements réservés à son bénéfice figurent dans le PLUi.

D'autres liaisons pourraient aussi être rendues difficilement réalisables par l'application d'espaces boisés classés au titre de l'article L.113-1 du code de l'urbanisme sur tout ou partie de leurs emprises. C'est notamment le cas du chemin sur la rive droite de l'Orne reliant Colombelles à Ranville et donc à Normandie Cabourg Pays d'Auge (NCPA). De même, l'application d'un espace boisé classé le long de la RD 658 au sud de Tilly-la-Campagne pourrait compliquer l'aménagement d'une liaison le long de cet axe et, en tout état de cause, interroge car il semble concerner le domaine public routier départemental à un endroit qui ne comprend aucun boisement.

A l'inverse, la communauté urbaine a prévu deux emplacements réservés sur le domaine privé départemental à Colombelles, en bordure de la RD 513, pour la réalisation d'une liaison douce vers Normandie Cabourg Pays d'Auge. Au vu des échanges récents entre les services du Département, de Caen la mer et de NCPA, ces emplacements réservés ne sont pas nécessaires à la réalisation du projet, étant dit qu'il a été convenu que la future liaison, tout en étant réalisée et entretenue par Caen la mer, serait intégrée au domaine public routier départemental.

<u>Aménagement urbain :</u>

Comme le Département a pu le rappeler dans ces avis sur les dernières procédures règlementaires concernant le PLU de Colombelles, à la demande de Caen la mer, il a aménagé un ouvrage sous le prolongement de la RD 403 (phase 1 de la desserte portuaire, reliant l'ex-plateau métallurgique à la Presqu'Ile). Ce « passage inférieur à

portique ouvert » doit ainsi permettre à long terme la réalisation d'un transport en commun en site propre (TCSP) sur une ancienne voie ferrée. Afin que cet investissement couteux n'ait pas été vain, il convient de maintenir la faisabilité technique de ce TCSP qui desservirait le centre-ville de Colombelles. Or, ce tracé est menacé par l'établissement d'un secteur de bâti patrimonial sur la totalité du petit quartier dit « cité du Calvaire » et la suppression du principe de voirie nord-sud devant initialement faciliter la desserte du quartier voisin Jean Jaurès et, à travers l'ex-RD 226, sa connexion avec le centre-ville. Aussi, convient-il de conserver cette faisabilité, même à très long terme, tant par rapport à l'ouvrage réalisé par le Département que dans une logique de couture urbaine entre le centre-ville de Colombelles et ses quartiers périphériques.

En outre, le PLUi arrêté entend rendre possible la densification du tissu bâti, afin notamment de limiter la consommation de terres agricoles et naturelles. Si cet objectif est louable, il semble empêché par certaines règles restrictives. C'est notamment le cas dans le secteur U4 qui regroupe les tissus pavillonnaires du territoire. Ce secteur est divisé en sous-secteurs selon le niveau de densité souhaité. Mais, même dans le sous-secteur U4e qui semble pourtant disposer des règles les plus permissives, les nouvelles constructions semblent de fait irréalisables. Elles doivent en effet respecter un important retrait par rapport à l'alignement des voies (5 mètres), respecter un autre retrait important par rapport aux limites séparatives (4 mètres, voire 6 dans certains cas), ne pas dépasser la hauteur de la construction déjà existante (ce qui interroge sur la constructibilité d'un terrain non encore bâti), ne pas augmenter l'emprise au sol de la construction déjà existante de plus de 30 m² (ce qui interroge également si aucune emprise au sol n'est déjà construite) et assurer le maintien d'au moins 30% du terrain en espaces verts de pleine terre. L'ensemble de ces règles rendra particulièrement difficile, si ce n'est impossible, la densification du tissu bâti, en particulier par division parcellaire ou construction sur de petites parcelles de 200 ou 300 m², taille qui n'est pas rare en milieu urbain.

De plus, alors que le foncier bâti ne pourra être étendu que de façon raisonnée avec l'objectif de zéro artificialisation nette à horizon 2050, il serait pertinent de pas juste permettre cette densification, mais de la faire survenir. Ainsi serait-il utile de ne pas seulement imposer une hauteur maximale des constructions, mais aussi une hauteur minimale. Cette obligation serait particulièrement utile dans les secteurs où les immeubles de logements collectifs sont majoritaires, comme par exemple en secteur U10. En effet, dans ces secteurs, chaque niveau de plus signifie des logements supplémentaires pour répondre aux objectifs que s'est fixé la Communauté urbaine. Par ailleurs, cette hauteur minimale contribuerait à éviter qu'une nouvelle construction plus basse que les constructions voisines déjà existantes ne viennent casser l'harmonie du front bâti et paysager d'une rue.

Toujours en ce qui concerne les aménagements urbains, le projet de PLUi reprend, avec le numéro 10, l'emplacement réservé n°25 existant dans le PLU de Caen. Cet emplacement, inscrit au profit de la commune pour aménager une liaison piétonne entre le boulevard Bertrand et la rue Saint-Laurent, traverse le parc du Conseil Départemental du Calvados. Comme indiqué lors de l'arrêt du projet du PLU de Caen en 2013, le Département est défavorable à ce projet en raison de la gêne occasionnée pour le fonctionnement de ses services.

Enfin, il est important de souligner ici que nombre des opérations d'urbanisation prévues par Caen la mer doivent s'accéder depuis le réseau routier départemental et que, malgré leurs demandes, les services du Département n'ont pas été associés à l'élaboration des OAP sectorielles encadrant cette urbanisation. Par endroits, il est possible que le Département sollicite une modification des OAP, voire qu'il s'oppose au projet si aucune solution sécuritaire ne pouvait être trouvée. Pour éviter ce blocage, il convient de rappeler une nouvelle fois à la Communauté urbaine que les services départementaux se tiennent disponibles pour échanger sur ces points. En tout état de cause, il faudra, à minima, que ces OAP sectorielles imposent un accord des services départementaux préalablement à tout dépôt de demande d'urbanisme, afin que ces derniers puissent s'assurer que les conditions de sécurité et de salubrité publiques seront réunies.

En conclusion, considérant l'ensemble de ces éléments, je vous propose, après en avoir délibéré, d'émettre un avis favorable au projet de PLUi de la communauté urbaine Caen la mer, sous réserve que soit à minima exigé un accord préalable du Département dans les OAP traitant de son domaine public routier.

Enfin, je vous propose d'attirer l'attention de la communauté urbaine sur le fait que les aménagements de sécurisation des dessertes des opérations de construction depuis le domaine public routier départemental ne pourront être mis à la charge du Département. Toutes les dispositions nécessaires à leur réalisation, y compris les conventions visant leur réalisation et entretien, devront donc être prises préalablement au dépôt des demandes d'autorisation d'urbanisme. A défaut, les services du Département émettront systématiquement un avis défavorable sur celles-ci.

Le rapport est adopté, étant précisé que six conseillers départementaux ont voté contre et trois se sont abstenus.

Adopté par la Commission permanente du Conseil Départemental lors de la réunion du 13 octobre 2025, sous la présidence de Jean-Léonce DUPONT.

Pour : 39
Contre : 3
Abstention : 6
Ne prend pas part au vote : 0
Vote secret : Non

Etaient présents: Olivier ANFRY, Lucien BAZIN, Alexandra BELDJOUDI, Vanessa BONHOMME DUCHEMIN, Florence BOULAY, Coraline BRISON-VALOGNES, Antoine CASINI, Elise CASSETTO-GADRAT, Xavier CHARLES, Régis DELIQUAIRE, Yves DESHAYES, Valérie DESQUESNE, Clara DEWAELE, Amandine d'OLEON, Jean-Léonce DUPONT, Christine EVEN, Bruno FRANCOIS, Michel FRICOUT, Carole FRUGERE, Audrey GADENNE, Christian HAURET, Edith HEUZE, Sylvie JACQ, Joël JEANNE, Patrick JEANNENEZ, Francis JOLY, Martine KERGUELEN, Philippe LAURENT, Stéphanie LEBERRURIER, Sébastien LECLERC, Mélanie LEPOULTIER, Myriam LETELLIER, Alexandra MARIVINGT, Catherine PERCHEY, Angélique PERINI, Emmanuel PORCQ, Marie-Christine QUERTIER, Ludovic ROBERT, Dominique ROSE, Patrick THOMINES, Ludwig WILLAUME.

Absent(s) / excusé(s) : Salyha ACHOUCHI, Angélique LEMIERE.

Pouvoirs : Patricia GADY DUQUESNE, ayant donné pouvoir à Patrick THOMINES, Jean-Yves HEURTIN, ayant donné pouvoir à Bruno FRANCOIS, Michel LAMARRE, ayant donné pouvoir à Catherine PERCHEY, Steve LECHANGEUR, ayant donné pouvoir à Elise CASSETTO-GADRAT, Cédric NOUVELOT, ayant donné pouvoir à Carole FRUGERE, Sophie SIMONNET, ayant donné pouvoir à Clara DEWAELE, Eric VEVE, ayant donné pouvoir à Francis JOLY.

Accusé réception Préfecture :
Le jeudi 16 octobre 2025
Identifiant de l'acte : 014-221401185-20251013-lmc1746365-DE-1-1

Pour le Président du Conseil Départemental et par délégation

La Directrice de Cabinet

Signé électroniquement le 16 octobre 2025

M. AMOROS VERGELY

CP/DGA AE/2025/10--57

BOUCLIER Edouard

De: GUYON Héloïse
Envoyé: lundi 13 octobre 2025 10:42
À: BOUCLIER Edouard
Objet: TR: PLUi-HM Caen la mer

Indicateur de suivi: Flag for follow up
État de l'indicateur: Avec indicateur

Madame, Monsieur,

Dans le cadre de l'élaboration du PLUi-HM de Caen-la-Mer, je vous prie de trouver ci-joint les informations archéologiques de l'ensemble des 48 communes.
Je vous envoie la documentation sous la forme d'un fichier de points géoréférencés projetés en Lambert 93, ainsi que la liste des entités archéologiques recensées à ce jour. Je vous envoie également un fichier contenant les codes chronologiques qui ne sont pas toujours très clairs. Je complète ces informations par un shape recensant les sites reconnus datant de la Seconde Guerre mondiale.

Je tiens à vous signaler que des opérations de fouilles archéologiques préventives étant en cours sur la commune de Caen dans le cadre de la nouvelle ligne de tramway, il n'est pas encore possible d'ajouter aux données envoyées les résultats de ces opérations.

Par ailleurs, des arrêtés préfectoraux portant délimitation de zones de présomption de prescription archéologique (ZPPA) a été signé pour les communes de Blainville-sur-Orne, Caen, Eterville, Fleury-sur-Orne, Grentheville, Rots, Saint-André-sur-Orne et Soliers. Je vous joins la copie de ces arrêtés, ainsi que les fichiers géoréférencés correspondants.
Ces arrêtés signalent les secteurs présentant un enjeu majeur de découverte archéologique et implique que tous les projets d'urbanisme (permis d'aménager, permis de démolir, de construire, ZAC et autorisation de lotir, demandes d'autorisation d'installation et de travaux divers) implantés sur ces zones soient transmis pour avis à la Direction Régionale des Affaires Culturelles (Service Régional d'Archéologie), selon des seuils définis. Les arrêtés de zonages archéologiques et leurs annexes doivent être repris et intégrés dans le document d'urbanisme.

Je vous joins aussi (ci-après) le texte que nous souhaiterions voir attaché au document d'urbanisme :
« Les informations archéologiques jointes au document d'urbanisme (cartes et liste) ne représentent en aucun cas un inventaire exhaustif du patrimoine archéologique de la zone concernée. D'autres sites non localisés, dont la documentation est trop partielle, peuvent ne pas avoir été mentionnés ; d'autres encore sont inconnus à ce jour.
Des découvertes fortuites sont donc toujours possibles.
Ces découvertes fortuites sont protégées par l'article L.531-14 du Code du Patrimoine. Le texte indique que toute découverte fortuite mobilière ou immobilière intéressant la préhistoire, l'histoire, l'art, l'archéologie ou la numismatique, doit être signalée immédiatement à la Direction régionale des affaires culturelles de Normandie (Service Régional de l'Archéologie), par l'intermédiaire soit de la Mairie, soit de la Préfecture du Département. Les vestiges découverts ne doivent en aucun cas être aliénés ou détruits avant l'examen par un spécialiste mandaté par la Conservatrice régionale. En outre, ces sites sont protégés par l'article L. 322-3-1 du Code Pénal précisant que : " La destruction, la dégradation ou la détérioration est punie de sept ans d'emprisonnement et de 100 000 € d'amende

lorsqu'elle porte sur (...) le patrimoine archéologique, au sens de l'article L. 510-1 du code du patrimoine".

Conformément au Livre V du Code du Patrimoine et notamment l'article R. 523-4, tous les projets de lotissement et Zones d'Aménagement Concerté affectant une superficie supérieure à 3 hectares, les aménagements précédés d'une étude d'impact, les travaux soumis à déclaration préalable, les travaux sur immeubles classés au titre des Monuments Historiques seront transmis pour avis à la Direction Régionale des Affaires culturelles (Service régional de l'Archéologie). Ils pourront, le cas échéant, faire l'objet de prescriptions archéologiques.

Je vous envoie via un lien FranceTransfert l'ensemble des fichiers :https://francetransfert.numerique.gouv.fr/download/download-info-public?enclosure=5b1c3e1d-ca98-4feb-9e81-a646e587b66e&lang=fr-FR

Mot de passe du pli :XafQlEqDT(812p9_g(Hm

N'hésitez pas à revenir vers nous pour de plus amples informations, si nécessaire.
N'hésitez pas non plus à m'envoyer un accusé de réception, qui est une pièce importante dans le suivi des PLUI.
Je vous en remercie à l'avance.
Bien cordialement,

MINISTÈRE DE LA CULTURE
Liberté
Égalité
Fraternité

Héloïse GUYON
Conservatrice du patrimoine
Service régional de l'archéologie
Direction Régionale des Affaires Culturelles de Normandie (site de Caen)
13 bis rue Saint Ouen 14052 CAEN Cedex 4
02 31 38 39 38

Tous vos courriers doivent être adressés à la direction régionale des affaires culturelles de Normandie sise 13 bis rue Saint-Ouen 14052 Caen Cedex 4 - 02 31 38 39 40

PRÉFET
DU CALVADOS
Liberté
Égalité
Fraternité

Direction départementale des territoires et de la mer

Affaire suivie par : Valéry COLLIN
Tel : 02 31 43 19 27
Mel : ddtm-ur@calvados.gouv.fr

Le Préfet

Caen, le **15 octobre 2025**

Monsieur le Président,

Par délibération du 10 juillet 2025, le conseil communautaire de Caen la mer a arrêté le projet de plan local d'urbanisme intercommunal – habitat / mobilités (PLUi-HM). Cette décision, accompagnée du dossier, a été reçue en préfecture le 15 juillet 2025. Conformément à l'article L.123-9 du Code de l'urbanisme, il m'appartient d'émettre un avis dans un délai de trois mois à compter de cette date sur le projet de PLUi-HM arrêté.

Le document transmis traduit la volonté politique de construire un projet de territoire équilibré qui s'appuie sur un scénario de croissance démographique cohérent duquel découle un objectif de production de logements réaliste et de renouvellement urbain ambitieux.

Ce projet de PLUi doit cependant faire l'objet d'ajustements et de compléments pour en améliorer la cohérence et pour en faciliter l'appropriation. Pour ce faire, les remarques suivantes sont à intégrer. Elles sont complétées et détaillées dans une annexe technique jointe à ce courrier.

Sur la thématique aménagement du territoire, patrimoine et mobilités

Le chiffre de production de logements dans la partie 2.4 doit être corrigé en cohérence avec les objectifs du PADD et le POA.
En application de l'article L. 151-6-1 du Code de l'urbanisme, toutes les OAP *devront définir « ...un échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de réalisation des équipements correspondant à chacune d'elles, le cas échéant. »*

Dans les conditions prévues par les articles L. 151-12 et L. 151-13 CU, les règles d'implantation, de hauteur des constructions, d'emprise au sol et de densité nécessitent être précisées dans la déclinaison des zones A et N, en particulier dans les STECAL.

Sur la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers

Au titre de la consommation d'espace planifiée, les bâtiments étoilés pouvant faire l'objet d'un changement de destination seront pris en compte dans le calcul de la consommation dans le respect des objectifs du SCoT Caen-Métropole.

Monsieur le Président
Communauté urbaine de Caen la mer
16 rue Rosa Parks - CS 52700
14027 CAEN CEDEX 9

Rue Daniel Huet 14000 CAEN – Tél : 02 31 30 64 00 – www.calvados.gouv.fr

Sur la prise en compte des enjeux maritimes et littoraux

En application de la loi littoral, la bande des 100 m est bien matérialisée en dehors des espaces urbanisés. Cependant, son application sur les espaces urbanisés, le terre-plein des ferries de Ouistreham, dans l'avant-port, et sur la zone du projet en cours porté par RTE, est restrictive et non obligatoire.

Le rapport de présentation (volet justification) pourrait préciser les espaces remarquables et caractéristiques du littoral identifiés sur les communes littorales, sur la base d'une analyse complémentaire spécifique, justifiant leur classement.

Sur l'adéquation du projet avec les ressources en eau et les capacités d'assainissement

Tous les périmètres de protection de captages ainsi que les arrêtés préfectoraux de DUP seront reportés sur les documents graphiques communaux du règlement pour visualiser notamment les secteurs urbanisés (en lien avec les OAP) et figureront a minima sur une carte des servitudes d'utilité publique (SUP-AS1) à l'échelle de Caen la mer en application des articles L. 151-43 et L. 152-7 CU.
La protection de la ressource en eau potable devra être assurée à tous les niveaux (site Lirose Vimont, réseau d'eau potable, ***intégration des besoins futurs*** et dispositions du règlement écrit).

Le PLUi-HM devra donc

- conditionner l'ouverture à l'urbanisation à la réalité de la disponibilité d'une eau potable en quantité, de qualité (sans dérogation) et de façon sécurisée (retranscription plus claire dans le règlement) ;
- conditionner cette ouverture à la suffisance des ouvrages de collecte et de traitement des eaux usées et pour les zones en assainissement autonome à l'aptitude des sols à l'épuration des eaux par épandage souterrain ;
- pour les projets d'urbanisation situés en périmètre de protection des captages d'eau potable, conditionner l'ouverture au respect des dispositions des arrêtés préfectoraux de DUP (gestion des eaux pluviales, dispositions en phase travaux et phase exploitation...) ;
- Sur les anciennes friches, conditionner l'ouverture à l'urbanisation au respect de la compatibilité de la qualité des sols avec les usages envisagés (exclusion des publics sensibles).

Risques et nuisances

Le diagnostic général doit comporter en synthèse les informations relatives aux risques (naturels, technologiques, miniers et nuisances sonores), ainsi que les servitudes présentes sur le territoire de Caen la mer.
La liste des servitudes d'utilité publique doit être mise à jour.
Le Plan de prévention multi-risques (PPMR) de la Basse Vallée de l'Orne doit inclure les communes de Colleville-Montgomery et Hermanville-sur-Mer dans l'annexe Risque inondation.

Le règlement écrit et les annexes du PLUi-HM devront être modifiés pour prendre en compte les dispositions du PPMR, ainsi que les risques liés aux inondations par remontée de nappes, de submersion marine, d'inondations par ruissellement, de glissements de terrains, de chutes de pierres et de blocs, de cavités souterraines, de retrait-gonflement des sols argileux, de sismicité, aux canalisations de transport de matière dangereuse et autres ICPE avec zones de dangers.

Le PLUi-HM devra également être modifié et complété pour mieux intégrer le plan d'exposition au bruit, le classement sonore, les voies classées à grande circulation, les cartes de bruit stratégiques, le plan de prévention du bruit dans l'environnement. Par ailleurs, le STECAL situé au sein du périmètre d'exposition au bruit de l'aéroport de Carpiquet en méconnaît les dispositions.

Enjeux environnementaux

Les dispositions relatives aux coupes et abattages d'arbres doivent respecter l'arrêté préfectoral du 4 octobre 2006 définissant les catégories de coupes dispensées de l'autorisation préalable prévue à l'article L. 130-1 du Code de l'urbanisme. Par ailleurs, la servitude T1 (protection du domaine public ferroviaire) devra être respectée et annexée au PLUI-HM.

En cohérence avec la volonté affichée d'identifier et de protéger les éléments constitutifs de la trame verte, notamment les haies, boisements et alignements au sein des différents documents du PLUi-HM, l'OAP thématique relative aux haies mériterait d'ouvrir la possibilité d'implanter des haies y compris dans la plaine sud-est de Caen.

Transition énergétique

Afin de prendre en compte le projet de raccordement terrestre des éoliennes en mer (***projet CM2),*** il devra être précisé dans le règlement du PLUi-HM des zones concernées que « *sont autorisés les ouvrages souterrains du raccordement du 2nd parc éolien en mer de la zone Centre Manche* ».

Conclusion

La prise en compte de ces réserves et recommandations qui sont détaillées dans l'annexe technique de ce courrier, suppose de modifier et de préciser votre projet avant l'approbation du document final.

Sur ces bases j'émets un avis favorable sur le PLUi-HM de la communauté urbaine de Caen la mer arrêté le 10 juillet 2025.

Je vous prie de recevoir, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Stéphane BREDIN

PRÉFET
DU CALVADOS
Liberté
Égalité
Fraternité

ANNEXE TECHNIQUE DÉTAILLÉE DE L'AVIS DE L'ÉTAT

Cette annexe technique détaille les observations de l'État sur le projet arrêté d'élaboration du Plan Local d'Urbanisme intercommunal Habitat Mobilités (PLUi-HM) de la communauté urbaine de Caen la mer (CU-CLM).

Ces observations visent à contribuer à l'amélioration de la cohérence du PLUi HM pour en faciliter l'appropriation.

Sommaire

A) ANALYSE THÉMATIQUE....2
1) Développement démographique et besoins en logements....2
2) Aménagement du territoire, patrimoine et mobilités....5
3) Consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers....8
4) Enjeux maritimes et littoraux....11
5) Adéquation du projet avec les ressources en eau et les capacités d'assainissement....14
6) Enjeux environnementaux....18
7) Transition énergétique....23
8) Prise en compte des risques et nuisances....26

B) ANALYSE DES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION....41

C) ANALYSE PAR PIÈCE....52
1) Rapport de présentation....52
2) Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)....55
3) Programme d'Orientations et d'Actions (POA)....58
4) Règlement graphique (RG)....61
5) Règlement écrit....62
6) Annexes....67

D) CONCLUSION....68

A) ANALYSE THÉMATIQUE

1) Développement démographique et besoins en logements

1.1 Projection démographique

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables du PLUi-HM de Caen la mer (PADD, p. 29) a fixé un objectif réaliste de population totale d'environ 290 000 habitants à l'horizon 2040 (+ 18 000 habitants entre 2020 et 2040).

Cette projection se base sur une croissance annuelle de + 0,34 % (Cf. p.128 du livret 2.4 « Justifications des choix retenus ») qui fait l'objet d'un ralentissement sur la période 2015-2021, comme la tendance observée dans le Calvados.

L'attractivité résidentielle demeure forte à l'échelle de la communauté urbaine, ainsi que la dynamique de création d'emplois dans la proche agglomération caennaise (+ 900 par an pour Caen la mer à l'horizon 2040 selon le PADD)

Le scénario retenu pour atteindre cet objectif démographique conduira à la réalisation de 1 650 logements par an en moyenne soit un total de 24 750 logements sur la période 2025-2040 dont 9 752 logements programmés sur la durée d'application du POA Habitat 2027-2032 (pièce 2.4 p. 129).

La taille moyenne des ménages estimée autour de 2,2 et 2,3 personnes par ménage, est inférieure à 2021 (2,5 personnes par ménage) .

Sur cette base, l'ensemble des OAP prévues (en extension urbaine et en densification) correspond à la création de plus de 11 000 logements à différentes échéances, soit environ 25 000 personnes, sans intégrer le calcul du point mort qui constitue plus de la moitié du parc de logements *(cf. p. 127 du Livre 2 choix et justifications).* **L'articulation entre le scénario du PADD et les OAP est donc justifiée et réaliste.**

1.2 Répartition de la production de logements

Selon l'article L.131-4 du Code de l'urbanisme, le PLUi-HM doit être compatible avec le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), c'est-à-dire que le PLUi-HM ne doit pas s'opposer aux objectifs et orientations du SCoT.

- **CONSTAT**

Pour la communauté urbaine de Caen la mer, le SCoT de Caen Métropole (SCoT CM) de 2019 prévoit un rythme annuel de production de logements s'élevant à 2 000 logements sur la période 2020-2040, soit un total de 40 000 logements sur 20 ans (cf. p. 64 du Document d'orientations et d'objectifs – DOO).

Par comparaison, le PADD du PLUi-HM affiche une production plus modérée de 1 650 logements par an (p. 29), soit un total de 33 000 logements entre 2020 et 2040, en adéquation avec la tendance observée ces dernières années.

L'enveloppe totale de logements prévue par le projet de PLUi-HM à l'horizon 2040 est estimée par Caen la mer dans le PADD (p. 31) à « environ 70 % » « au sein des espaces urbanisés » ce qui signifie que 30 % des logements seront réalisés en extension urbaine. Le projet de PLUi-HM privilégie ainsi le renouvellement urbain, conformément à l'objectif de la Loi Climat et Résilience de 2021 et au-delà des préconisations du SCoT de Caen métropole de 2019, lequel prescrit un minimum de 55 % de logements réalisés en « tissu urbain existant » (p. 66 du document d'orientations et d'objectifs).
Ce parti pris vertueux est complété, dans le PADD, par une volonté affirmée de s'appuyer sur une territorialisation de l'offre dans l'armature urbaine existante répartie de la façon suivante :
- 75 % dans le centre urbain métropolitain et la couronne urbaine ;
- 13 % dans les pôles ;
- 12 % dans les communes associées aux pôles.

Le Programme d'Orientations et d'Actions Habitat (POA-H p. 91) prévoit 9 752 logements entre 2027 et 2032 déclinés par type d'espace, par commune et selon des critères prédéfinis.
Ils se répartissent de la façon suivante :

- 61 % sur les 6 communes du *« centre urbain métropolitain »* (Caen qui concentre 40 % des logements du secteur, Hérouville-Saint-Clair, Colombelles, Ifs, Mondeville, Fleury-sur-Orne) ;
- 17 % sur les 15 communes de la *« couronne urbaine » ;*
- 11 % sur les 8 communes *« pôles » (*dont Ouistreham qui projette 24 % des logements du secteur) ;
- 11 % sur les 19 communes *« associées aux pôles ».*

L'OAP thématique « Habitat» (p. 45 et s.), prévoit bien une répartition du nombre de logements et un encadrement des densités résidentielles dans les espaces en extension urbaine et dans le tissu urbain existant de plus de 5 000 m² dans l'armature urbaine définie dans le PLUi-HM.
Dans l'ensemble des OAP « sectorielles » en extension et dans le tissu urbain existant, la construction de 11 060 logements a été recensée à différentes échéances, mais le nombre de logements n'est pas précisé sur toutes les OAP (*cf. B) Analyse des OAP du présent avis).*

- **RECOMMANDATION**

En application de l'article L. 151-45[1] du Code de l'urbanisme, le scénario de production de logements de la partie 2.4 « Justifications des choix retenus » du rapport de présentation (p. 129) qui prévoit *« 23 100* ***logements maximum sur les 6ères années de mise en œuvre du PLUi-HM »,*** ne correspond pas à ce qui est indiqué dans le tableau du même document (p.87), ni aux objectifs du POA sur 6 ans (9 752 logements). Il est donc nécessaire de modifier ce chiffre de production de logements dans la partie 2.4 en cohérence avec les objectifs du PADD et le POA.

1.2.1 La production de logements en renouvellement urbain

- **CONSTAT**

Sur un total des 33 000 logements prévus dans le projet de PLUi-HM entre 2020 et 2040, environ 70 % soit 23 100 logements, sont prévus en renouvellement du tissu urbain existant ce qui représente un objectif vertueux supérieur à l'objectif de 55 % du SCoT.
Le PADD s'appuie sur les polarités du territoire pour conforter l'armature urbaine sur la thématique du logement et de l'hébergement de façon à *« favoriser une densification respectueuse du contexte*

1 - L'article L. 151-45 du CU précise que *« ...Le programme d'orientations et d'actions comprend toute mesure ou tout élément d'information nécessaire à la mise en œuvre de la politique de l'habitat ou des transports et des déplacements définie par le plan local d'urbanisme tenant lieu de programme local de l'habitat ou de plan de mobilité.* ***Dans ce cas, le rapport de présentation explique les choix retenus par ce programme. »***

urbain et porteuse d'amélioration du cadre de vie » (p. 49) notamment en encadrant la division parcellaire (densification douce) et par la *« densification des zones d'activités économiques en y intégrant les objectifs de développement durable » (PADD p. 38).*

Dans la pièce 2.4 *« justifications des choix retenus »*, il est précisé p. 29 que *« L'étude de stratégie foncière mise en place sur le territoire de Caen la mer a permis d'identifier les espaces potentiels de densification au sein des tissus urbains existants. Ont notamment été identifiés :*

- Des friches,
- Du bâti vacant notamment en zone agricole et naturelle,
- De grandes parcelles peu occupées en tissu pavillonnaire,
- Des linéaires de faubourg,
- des espaces peu utilisés au sein de grandes résidences,
- d'anciens équipements,
- du bâti dégradé ou des dents creuses en centre-ville et centre-bourgs».

- **RECOMMANDATIONS**

Bien que le calcul des besoins en logements soit déterminé sur la période 2019-2040 (p. 127 et s.), l'estimation du nombre de logements produits entre 2021 et 2025[2] pourrait être précisée, afin d'apprécier le respect des objectifs fixés par le SCoT de Caen Métropole, et notamment la programmation sur la durée du PLUi, en intégrant les « coups partis » (cf. chapitre 1.2).

Au-delà de l'objectif global de production de 70 % des logements dans le tissu urbain existant et d'identification des espaces de densification qui résulte de l'étude foncière (cf. « *cartographie des gisements fonciers »* p. 141 dans le chapitre 2.4 *« justifications des choix retenus »*), il est recommandé de territorialiser plus finement cet objectif a minima avec des données chiffrées par type d'espace et si possible par commune pour conforter l'ambition de réduction de la consommation d'espace, dans le cadre du ZAN en particulier, dans les communes périurbaines (pôles et communes associées aux pôles) afin de limiter l'étalement urbain.

Compte tenu de la complexité et des délais de réalisation plus longs de ces opérations, une OAP thématique spécifique aux opérations en tissu urbain existant (renouvellement urbain/ friches, dents creuses, divisions parcellaires, logements vacants) pourrait utilement compléter les fiches actions (A1 et A2 p. 29 et s.) du POA-H sur la durée du PLUi-HM.

Le nombre de logements prévus en densification (dents creuses, division parcellaire…) et/ou en réurbanisation/reconstruction (friches) pourrait être indiqué sur toutes les OAP sectorielles concernées.

1.2.2 Répartition de la production de logements en extension urbaine

- **CONSTAT**

Au regard de l'objectif de 30 % des logements en extension urbaine, 9 900 logements sont programmés dans l'armature urbaine à échéance du PLUi-HM.

2 Selon la base de données Sitadel2, les dernières données annuelles des logements autorisés par EPCI font apparaître pour Caen la mer un total de 10 111 logements autorisés entre 2021 et 2024 (dont environ 2 tiers de logements collectifs) et 5933 logements commencés entre 2021 et 2023. Catalogue Dido | Données et études statistiques

- **RECOMMANDATION**

Le nombre total de logements au regard des densités pourrait être précisé dans chaque OAP, afin de mieux traduire de façon opérationnelle et complète les objectifs affichés.

2) Aménagement du territoire, patrimoine et mobilités

2.1 Aménagement et protection du patrimoine bâti, paysager

- **CONSTAT**

Les documents d'études relatifs au PLUi-HM témoignent d'une prise en compte sérieuse et détaillée du patrimoine bâti et paysager du territoire. La notion de patrimoine y trouve une place importante, à la hauteur des enjeux qu'elle représente, tant dans le diagnostic et le PADD et les OAP que dans la rédaction du règlement. L'approche adoptée vise à préserver le caractère patrimonial du territoire et à éviter la banalisation de l'urbanisation, notamment à travers la promotion et le renforcement de l'attractivité touristique. L'inventaire des paysages urbains et paysagers permet d'identifier et de protéger les éléments remarquables. Un travail de qualité a été réalisé sur la mise en valeur des entrées et sorties de ville, ainsi que sur le traitement des espaces littoraux et des paysages emblématiques, notamment à travers l'OAP côtière et le repérage précis des bâtiments et ensembles patrimoniaux d'intérêt.
La rédaction du règlement prend soin d'identifier des règles adaptées au patrimoine repéré et protégé. De plus, la réflexion menée sur le traitement du patrimoine non repéré contribue à garantir une urbanisation de qualité.

S'agissant de la candidature des plages du Débarquement au patrimoine mondial de l'UNESCO, une partie du territoire de Caen la mer se situe dans les zones de protection étendues du bien (zone tampon et zone historique associée). Bien que la candidature ait été déposée récemment et ne soit pas encore intégrée de façon spécifique dans les documents, les éléments du DOO, du PADD et des OAP constituent le socle pour assurer la préservation et la mise en valeur des paysages mémoriels. Des recommandations pertinentes sont formulées pour l'intégration paysagère ou la dissimulation des installations liées aux énergies et télécommunications.

Toutefois, sans le règlement, certaines dispositions paraissent limitatives, voire inopérantes et doivent être modifiées.

- **RÉSERVES**

L'article L. 151-12 du Code de l'urbanisme, précise les possibilités d'extensions et d'annexes à l'habitation en zone A et N : zone d'implantation, conditions de hauteur, d'emprise au sol et de **densité.** Des conditions de densité spécifique doivent figurer en zone A et N du règlement écrit (par exemple avec l'utilisation du critère de surface de plancher).

Au titre de l'application de l'article L. 151-13 du Code de l'urbanisme, l'emprise au sol devra être réglementée en secteur Aenr (STECAL dédié aux projets de parcs photovoltaïques). Les règles d'implantation des constructions doivent être écrites en zone A et N. En secteurs Nca et Nenr, la hauteur des constructions et installations devra être réglementée. En zones A, N et dans les secteurs Nc, Nca, Ne, Nenr, Nl et Ner, les règles d'emprise au sol doivent être précisées.

- **RECOMMANDATIONS**

La préservation des vues depuis et vers la mer ainsi que du caractère unique du territoire en tant que lieu de mémoire est un enjeu essentiel. À ce titre, il est important que les communes mobilisent les outils offerts par la Direction régionale des affaires culturelles de Normandie (DRAC) pour éviter toute dénaturation de ces éléments. La candidature pour l'inscription au patrimoine mondial de l'UNESCO pourra donc être intégrée au document d'urbanisme approuvé, dans une logique de cohérence, de gestion partagée et de reconnaissance internationale. Ainsi, le PLUi-HM devrait concourir à la préservation de la valeur universelle exceptionnelle du site, en renforçant la protection du patrimoine mémoriel, architectural et paysager.

Dans un second temps, un point important doit être abordé dans le cadre du diagnostic général : les périmètres de protections des monuments historiques. Les documents prennent soin de rappeler que le territoire recense de nombreux monuments protégés au titre des Monuments Historiques (MH), classés ou inscrits. À ce titre, un certain nombre d'entre eux ont fait l'objet de la mise en place d'un périmètre délimité des abords (PDA). Toutefois, nombreux sont ceux encore soumis au périmètre de protection des 500 m. Le remplacement de ces périmètres par la mise en place de PDA constitue une ligne d'action prioritaire et volontaire de la DRAC. Il s'agit de mettre en place une protection adaptée à l'environnement des monuments historiques, en fonction des enjeux patrimoniaux liés à ces édifices, par la définition d'ensembles cohérents, susceptibles de contribuer à la conservation et la mise en valeur des éléments protégés au titre des abords.

2.2 Aménagement et mobilités :

- Zone de stationnement :

- **CONSTAT**

Un inventaire des capacités de stationnement a été réalisé à l'échelle de Caen la mer *(*p. 366 et s. du livret 2.1 *« Diagnostic territorial et socio-économique »)* en articulation avec les orientations du PADD sur les « stationnements » (p. 57), les fiches-actions du POA-volet Mobilité (p. 67 et s.) et l'OAP thématique Mobilités sur « le stationnement » (p. 63 et s.)

- Focus sur les transports ferroviaires :

- **CONSTAT**

La Communauté Ubaine de Caen la mer est traversée par plusieurs lignes ferroviaires (SNCF).
Les communes de Bretteville-sur-Odon, de Caen, de Carpiquet, de Grentheville, de Mondeville, de Rots, de Saint-Manvieu-Norrey et de Thue-et-Mue sont traversées par la ligne exploitée n°366000 dite « de Mantes-la-Jolie à Cherbourg ».
Les communes de Caen, de Fleury-sur-Orne, de Louvigny et Saint André-sur-Orne sont traversées par la ligne fermée n°412000 dite « de Caen à Cerisy-Belle-Etoile ».
Les communes de Caen et de Mondeville sont traversées par la ligne retranchée n°380000 dite de « Caen à Dozulé-Putot ».
Ces lignes font l'objet de servitudes *(cf. observations servitudes T 1 ci-dessous).*
Une partie des emprises des voies ferrées exploitées sont en zonage N sur le territoire de plusieurs communes (Bretteville-sur-Odon, Caen, Carpiquet, Mondeville, Rots et Thue-et-Mue).

- **RÉSERVES**

- Concernant la fiche T1 des Servitudes d'Utilité Publique de la SNCF
L'ordonnance 2021-444 du 14 avril 2021 et son décret d'application n°1772-2021 du 22 décembre 2021 modifient le régime de protection du domaine public ferroviaire, constitué des servitudes administratives établies dans l'intérêt de la protection, de la conservation ou de l'utilisation du domaine public ferroviaire. De nouvelles règles de protection du domaine public ferroviaire sont entrées en vigueur au 1er janvier 2022.

Les servitudes ferroviaires sont reprises dans la fiche relative aux servitudes d'utilité publique dite « Fiche T1 – Servitudes de protection du domaine public ferroviaire ».[3]
Ces servitudes doivent figurer en annexe des documents d'urbanisme, au document graphique ainsi que dans la liste des servitudes d'utilité publique. Conformément à l'article R. 126-1 du Code de l'urbanisme, il est nécessaire que les documents graphiques du PLUi-HM fassent apparaître en aplat les emprises où s'applique la servitude T1 sous trame spécifique.

- **RECOMMANDATIONS**

- Concernant la maîtrise de la végétation et les EBC

La délimitation d'espaces boisés classés, de haies protégées ou d'arbres remarquables sur les emprises ferroviaires exploitées contraint fortement la maîtrise de la végétation et ne permet plus d'élaguer ou d'abattre les arbres qui risqueraient de tomber sur les voies en particulier quand il est urgent d'intervenir.
Il en est de même pour les riverains à qui il pourrait être demandé d'abattre certains arbres présentant un risque pour les circulations ferroviaires.

Le classement en Espace Boisé Classé ou en espaces paysagers (ou haies) à protéger ou à créer n'est pas adapté au domaine public ferroviaire du fait des contraintes de maintenance et de régénération du réseau ferré.
Il est recommandé de les retirer sur les parcelles propriété du groupe SNCF, surtout pour les emprises ferroviaires exploitées, ainsi que sur les parcelles correspondant à la plateforme ferroviaire ou le long de celles-ci sur les communes de Bretteville-sur-Odon, de Caen, de Carpiquet, de Mondeville, de Rots, de Saint-Manvieu-Norrey et de Thue-et-Mue.

- Concernant les périmètres constructibles du PLUi-HM :
Il est rappelé la nécessité de consulter systématiquement la SNCF[4] pour tous les travaux à proximité des emprises ferroviaires (notamment pour les permis de construire, d'aménager, lotissement…). Cette consultation est fondée, d'une part sur l'article R. 111-2 du Code de l'urbanisme qui prohibe la réalisation des constructions qui peuvent causer un danger pour la sécurité publique, ou être elles-mêmes soumises à un danger, et d'autre part, sur l'article L. 2231-5 du Code des Transports qui prévoit une servitude interdisant la construction de bâtiments à moins de deux mètres de la limite légale du chemin de fer.

3- La dernière version du texte de la SUP T1 est accessible via ce lien : https://www.geoportail-urbanisme.gouv.fr/image/fiche_SUP_T1.pdf .La représentation graphique des zones soumises à Servitudes d'Utilité Publique T1 est accessible sur le site https://www.geoportail-urbanisme.gouv.fr/map/ (arborescence des couches : Servitude d'utilité publique > Ressources et équipement > Communication > Transports ferroviaires ou guidés).
4 - *Les dossiers doivent être adressés à l'adresse suivante : SNCF IMMOBILIER - DIRECTION IMMOBILIERE TERRITORIALE HAUTS-DE-FRANCE NORMANDIE, Pôle Gestion des Actifs – Conservation du patrimoine - Immeuble Perspective -7ème étage, 449, avenue Willy Brandt 59777 EURALILLE*

- Pour l'OAP dite « Caen gare sud », il est prévu la construction d'un stationnement « en ouvrage » sur du foncier SNCF qui est actuellement en exploitation et a vocation à le rester. La consultation de la SNCF sera nécessaire quand les travaux seront envisagés.

- S'agissant des emplacements réservés :
Pour rappel et en général, le domaine public ferroviaire est par définition imprescriptible, inaliénable et insaisissable. Aucune servitude ne peut être consentie à un tiers et aucun emplacement réservé ne peut y être inscrit. En outre, il ne peut être soumis à déclaration d'utilité publique, autre que pour des projets ferroviaires. De manière générale et sans préjuger des résultats de celle-ci, une concertation avec SNCF pour une procédure de cession ou de transfert de gestion reste à privilégier, notamment pour les emplacements réservés « ER Caen 37 » et « ER Caen 33 ».

- S'agissant du zonage N et des secteurs de performance énergétique renforcée pour la trame noire
Il convient de s'assurer que le règlement de ce zonage et de ces secteurs est bien compatible avec les travaux de maintenance et d'entretien des installations ferroviaires. La Servitude d'Utilité Publique T1 impose notamment une distance de 6 mètres à respecter en matière de plantation, et donne la possibilité pour la SNCF d'exécuter à l'intérieur d'une bande de 20 mètres de largeur, calculée du bord extérieur de la voie, des travaux de débroussaillement des bois morts. Ces dispositions ont pour objectif de protéger les circulations ferroviaires et les voyageurs de toute chute d'arbre sur le domaine public ferroviaire.

3) Consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers

3.1 Trajectoire de réduction de la consommation de l'espace – estimation de l'enveloppe foncière

- **CONSTATS**

En application de l'article L. 151-5 du Code de l'urbanisme, le PADD doit fixer des objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain, en cohérence avec le diagnostic.

Le rapport de présentation (L. 151-4 du Code de l'urbanisme) doit analyser la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF) au cours des dix dernières années du projet, ainsi que la capacité de densification et de mutation de l'existant.
Les objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain définis dans le PADD doivent être justifiés par rapport au SCoT en vigueur et au regard des dynamiques économiques et démographiques.

La loi Climat et Résilience, puis la loi ZAN ont fixé un objectif de zéro artificialisation nette (ZAN) à l'horizon 2050. L'atteinte de cet objectif passe par une diminution progressive de la consommation d'ENAF, avec un premier échelon de diminution de la consommation de 50 % sur la période 2021-2030 par rapport à 2011-2020.

Le SCoT de Caen Métropole est en cours d'intégration des objectifs du SRADDET, avec une approbation de sa modification simplifiée prévue avant la fin de l'année 2025. Si cette modification n'est pas applicable à la date d'arrêt du PLUi-HM de Caen la Mer la collectivité a fait le choix d'utiliser l'enveloppe prévisionnelle prévue par le SCoT à venir.

Ainsi, pour décliner et suivre la trajectoire de réduction de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF), le PLUi-HM de Caen la mer a choisi d'utiliser la base de données CCF (base de données de l'EPFN), comme le SRADDET et le SCoT de Caen Métropole, la tâche urbaine proposée par l'EPF Normandie en 2021 et le mode d'occupation du sol (MOS) Caen Métropole, réalisé en 2020 par l'AUCAME.

Le projet de SCoT, en cours de modification, répartit l'enveloppe foncière de la façon suivante :

– 199 Ha pour l'habitat pour la période 2021-2030 → 109 Ha pour la période 2031-2040 ;
– 160 Ha pour l'économie pour la période 2021-2030 → 86 Ha pour la période 2031-2040 ;
– 4 ha/an pour la période 2021-2030 et 2ha/an pour la période 2031/2040 pour les infrastructures, enveloppe que le SCoT conserve car à l'échelle intra-EPCI ;
=> soit une enveloppe de 359 Ha pour la période 2021-2030 (hors infrastructures) ;
=> soit une enveloppe de 195 Ha pour la période 2031-2040 (hors infrastructures).

Le Projet d'aménagement et de développement durable (PADD, page 41) fixe une consommation d'espace de **585 Ha** sur la période d'application du PLUi-HM (2021-2040), répartie comme suit :

– 380 Ha sur la période 2021-2030 ;
– 205 Ha sur la période 2031-2040.

Ces chiffres sont déclinés et explicités dans les documents du PLUi-HM, notamment dans le livret « Justifications » du rapport de présentation. Pour la période de référence 2011-2020, la **consommation d'ENAF est de 655 Ha** (p.132 du livre Justifications).

L'enveloppe foncière de CLM est donc diminuée de 40 ha par rapport à la période de référence. Pour la décennie 2031-2040, CLM applique un taux de réduction de 45 % par rapport à 2021-2030.

Le PLUi-HM annonce ainsi une enveloppe foncière de 380 Ha sur la période 2021-2030 et de 205 ha sur la période 2031-2040.
Le document ne fait pas apparaître clairement la consommation sur la période 2021-2024, ni la consommation potentielle d'ici 2027 et l'approbation du PLUi-HM.
Ainsi, l'enveloppe foncière restante, mobilisable par le PLUi-HM n'est pas évaluée.

- **<u>RECOMMANDATIONS</u>**

L'enveloppe foncière prévue par Caen la Mer semble compatible avec le SCoT de Caen Métropole en vigueur et avec le SCoT actuellement en cours de modification.

Pour faciliter le suivi de la consommation d'espaces et la mise en compatibilité avec le SCoT, il est recommandé d'utiliser la même base de données que le SRADDET et le SCoT de Caen Métropole qui utilisent CCF (base de données de l'EPFN). Caen la Mer a fait ce choix.

Cependant, il est recommandé d'expliquer les différences de calcul entre les données du Portail de l'Artificialisation et la base de données CCF.

3.2 Consommation d'espace planifiée

- **CONSTATS**

Le fascicule 2[5] du guide du ZAN (page 33) explicite la consommation planifiée, qui est indépendante de la consommation réelle d'ENAF. Cette consommation planifiée est une projection correspondant à la somme des surfaces des ENAF rendus potentiellement urbanisables (hors dents creuses) en zones urbaines (U), zones à urbaniser (AU), des STECAL, des emplacements réservés, des bâtiments étoilés…

Le livret 2.4 « Justifications des choix retenus » du rapport de présentation (p. 135) répond à ce cadrage en fixant un objectif de consommation planifiée d'ENAF de 563 Ha sur toute la période du PLUi-HM (2021-2040) :

- 254,5 ha pour l'habitation ;
- 209,6 ha pour les activités économiques ;
- 46,7 ha pour les équipements ;
- 28,2 ha pour les STECAL ;
- 24 Ha pour les emplacements réservés

Le livret « Justifications des choix retenus » (p.136) détaille également les superficies de consommation d'ENAF par commune et par type de « consommation » :

- Zone AU : 271,8 Ha
- Zone U : 238,9 Ha
- STECAL : 28,3 Ha
- Emplacements réservés : 24,2 Ha

=> soit 536,2 Ha

- **RÉSERVES**

La lecture du document fait apparaître que Caen la mer a bien pris en compte les zones AU, les zones U, les STECAL et les emplacements réservés dans l'enveloppe de consommation planifiée du projet de PLUi-HM.

Les bâtiments étoilés pouvant faire l'objet d'un changement de destination n'ont cependant pas été pris en compte. Le projet de PLUi-HM (page 209 du fichier Justifications) annonce 250 bâtiments étoilés, et que ces changements de destinations permettent la sobriété foncière en optimisant les bâtiments existants.

Bien que l'étoilage valorise les bâtiments et permette de préserver le patrimoine existant, il peut engendrer de fortes consommations d'espace si les parcelles agricoles et/ou naturelles concernées sont intégralement anthropisées. La surface totale des parcelles en zones naturelle et agricole sur lesquelles sont sis les bâtiments identifiés comme susceptibles de changer de destination devrait être comprise dans l'enveloppe de consommation d'espace planifiée (art. L. 151-11 CU).
Sur le territoire de projet du PLUi-HM, les 250 bâtiments identifiés pourraient représenter une surface totale de 88 ha si la surface comprenant les terrains attenants aux bâtiments étoilés est comptabilisée. Cette projection nécessiterait d'être affinée et relativisée par une règle de redécoupage des terrains autour des bâtiments étoilés.
Afin d'assurer la cohérence du PLUi avec le SCoT Caen Métropole et le SRADDET normand, il est nécessaire de consolider les calculs.

5 https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/ZAN_Fascicule2.pdf

4) Enjeux maritimes et littoraux

4.1 L'application de la Loi littoral en lien avec la gestion du domaine public maritime (DPM)

- **CONSTAT**

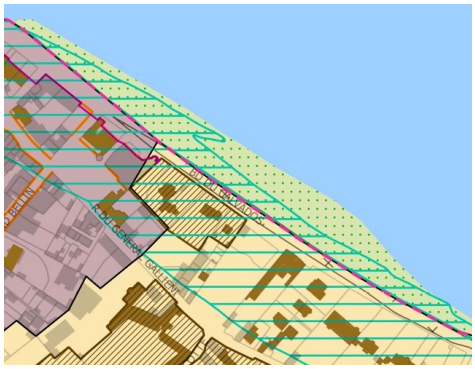
Bien que la Loi littoral soit intégrée dans plusieurs pièces du rapport de présentation (2.1 « diagnostic territorial et socio-économique », 2.3 « État initial de l'environnement » 2.4 *« choix et justifications »* en particulier *« les justifications des dispositions de prise en compte de la Loi littoral »* p. 236), les règlements écrit et graphique, ainsi que dans l'OAP intercommunale côtière, certains points sont à préciser notamment dans le cadre d'une meilleure gestion du DPM.

- **RECOMMANDATIONS**

- Application de la loi littoral/justifications :

Les justifications d'application de la loi littoral dans le rapport de présentation mériteraient d'être précisées et illustrées.

Si le rapport de présentation précise que **la bande des 100 m** est bien matérialisée en dehors des espaces urbanisés, le règlement graphique présente, sur les 4 communes du littoral, une bande des 100 m dans des espaces urbanisés. Cette proposition graphique sur l'ensemble des 4 communes est plus contraignante que les dispositions de l'article L. 121-16 Code de l'urbanisme et peut être contradictoire avec le rapport de présentation. Certains espaces ont en effet vocation à accueillir des activités (exemple : piste cyclable sur la commune d'Hermanville, activités balnéaires en lien avec la concession de plage sur la commune de Lion sur Mer...).



extrait : bande des 100 m (en hachuré) en secteur urbanisé

Le rapport de présentation (volet justification) pourrait préciser **les espaces remarquables et caractéristiques du littoral** identifiés sur les communes littorales, sur la base d'une analyse complémentaire spécifique,justifiant leur classement..

- règlement écrit, dispositions communes (pièces 5.3) :

Les dispositions concernant l'application **de la bande des 100 m** doivent être précisées pour permettre, conformément à l'article L. 121-17 du Code de l'urbanisme, les constructions ou installations nécessaires à des services publics ou à des activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau, ainsi que l'atterrage des canalisations et leurs jonctions.

Représentation graphique :
La représentation graphique concernant les zones Nl et Ner (même aplat) nécessiterait d'être précisée pour distinguer sur le règlement graphique les 2 zonages et le règlement associé à chaque zone.

Le règlement graphique sur les communes de Colleville et d'Hermanville fait apparaître une zone bleu Nl en mer qui ne figure pas dans la légende. Il s'agit certainement d'une erreur matérielle (pas de zone Nl en mer).

De même, **la seule coupure d'urbanisation au titre de la loi littoral** identifiée sur le territoire de Caen la mer par le SCoT de Caen Métropole est localisée à l'Ouest de la commune de Lion sur Mer. Si de nouvelles coupures d'urbanisation sont identifiées, celles-ci doivent faire l'objet d'une description et d'une justification dans le rapport de présentation.

- OAP intercommunale côtière :

Le périmètre de cette OAP mériterait d'être justifié au niveau du front de mer des 4 communes concernées. En effet, sur la commune de Ouistreham, les pointillés roses délimitant le périmètre de l'OAP sur le règlement graphique sont à mettre en correspondance avec le schéma de synthèse de l'OAP.

Règlement graphique (commune de Ouistreham)

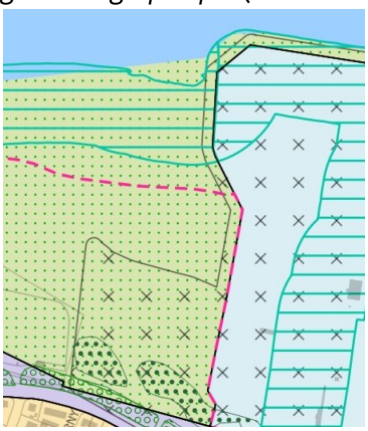


Schéma de synthèse de l'OAP



4.2 L'activité portuaire de Caen-Ouistreham

- **RÉSERVES**

Le terre-plein des ferries de Ouistreham, ainsi que dans l'avant-port, sont à sortir du zonage de la bande des 100m

- **RECOMMANDATIONS**

- L. 151-21 du Code de l'urbanisme : règlements **graphique et écrit / dispositions communes (pièces 5.3)** :
Le règlement propose un secteur de performances énergétiques et environnementales renforcées (L. 151-21 du Code de l'urbanisme).

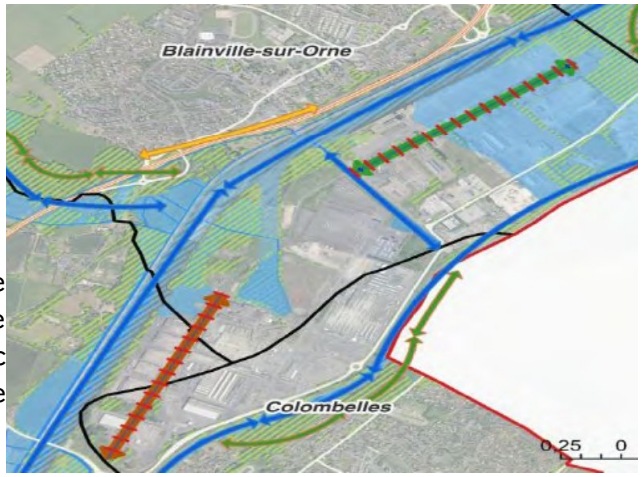
Dans les dispositions communes, il est mentionné que ces secteurs doivent notamment « *réduire, voir supprimer la pollution lumineuse plus particulièrement à proximité des gîtes à chiroptères* » .

D'une façon générale, l'identification et la localisation des secteurs de performances énergétiques et environnementales mériteraient d'être justifiées.

Plus spécifiquement, de nombreux secteurs aménagés du port de Caen-Ouistreham présentent ce tramage (gare maritime, terre-plein ferries de Ouistreham, avant-port de Ouistreham, certains entrepôts localisés au droit du quai de Blainville…) nécessaire à l'exploitation des équipements et à la sécurité.

Pour ces secteurs, il est mentionné dans les dispositions communes : « *d'une manière générale, **il doit être respecté les prescriptions et recommandations** de l'OAP thématique Environnement* ». Cette disposition doit être précisée.

Cartographie des corridors à restaurer



- **Identification des zones humides** : une importante zone humide est identifiée au niveau du terminal de Blainville-sur-Orne dans une zone anthropisée (nombreux entrepôts, hangars et parkings).

Le porteur du projet d'usine Bioéthanol à Blainville sur Orne a réalisé, dans le cadre de sa demande d'autorisation environnementale, un diagnostic approfondi et plus précis des zones humides sur ce secteur qui pourrait être intégré au PLUi-HM.

Règlement graphique : le zonage identifie au terminal de Blainville une mare à protéger au titre du L. 151-23 du Code de l'urbanisme qui est un bassin pluvial.



4.3 La compatibilité du PLUi-HM avec le projet de raccordement éolien Centre Manche 2 (CM2)

- **CONSTAT**

Le projet Centre Manche 2, d'intérêt national, n'apparaît pas spécifiquement dans le PLUi-HM. Il devra être identifié dans le rapport de présentation et compatible avec ce dernier notamment dans les règlements graphique et écrit des zones des communes concernées.

- **RÉSERVES**

- Loi littoral (commune de Ouistreham)
Le projet (zone d'atterrage et le début de la liaison souterraine) en cours porté par RTE doit être sorti de la bande des 100 m.

- **RECOMMANDATIONS**

- Espace paysager à protéger au titre de l'article L.151-23 du Code de l'urbanisme

Des espaces paysagers à protéger ont été identifiés sur le document graphique. Toutefois, le règlement écrit (dispositions communes p. 47) distingue des espaces paysagers à protéger à usage collectif et les autres avec des dispositions réglementaires différentes. Si le règlement écrit distingue 2 zones, les règlements (écrit et graphique) proposés nécessitent d'être différenciés. Le projet porté par RTE prévoit notamment des passages au droit de ces espaces. Le règlement doit être précisé et permettre les équipements d'intérêt public.

- **Continuité écologique** (règlement écrit, dispositions communes)

Le règlement écrit mentionne que « *dans une bande de 10 mètres de part et d'autre de l'axe de la continuité écologique, toute construction ou installation susceptible de générer un obstacle à la continuité écologique est interdite* ». Le projet de raccordement est localisé dans certaines de ces zones. Afin de sécuriser la compatibilité du projet avec le futur règlement, celui-ci pourrait préciser que les ouvrages souterrains ne portent pas atteinte à cette continuité.

4.4 - Eaux littorales

- **CONSTAT**

Le maintien ou l'amélioration de la qualité des eaux de baignade et conchylicoles est un enjeu majeur pour la préservation de la santé publique et le maintien de l'activité économique et touristique.

- **RECOMMANDATIONS**

L'OAP intercommunale Côtière de Ouistreham à Lion-sur-Mer organise la valorisation de ce secteur, ce qui induira une augmentation de la fréquentation et de la pression d'urbanisation. Il est donc crucial que le développement s'accompagne d'une maîtrise rigoureuse des rejets d'eaux usées et pluviales pour ne pas dégrader la qualité de ces zones sensibles.

5) Adéquation du projet avec les ressources en eau et les capacités d'assainissement

D'ici 2040, Caen la mer projette une augmentation de population de 18 000 habitants nécessitant la création de 33 000 logements, d'équipements associés, de services et d'activités permettant de créer 18 000 emplois supplémentaires. Il sera donc nécessaire d'anticiper la croissance des besoins en eau et des capacités d'assainissement.

5.1 Eau potable

La préservation qualitative et quantitative des eaux destinées à la consommation humaine est un enjeu majeur, tant d'un point de vue de la préservation de la santé publique, qu'en termes de maintien des possibilités de développement.
Aussi, une gestion rigoureuse de la ressource en eau, depuis la protection de la ressource, l'organisation du captage, du traitement et de la desserte en eau potable, jusqu'à la maîtrise des consommations en eau doit être mise en place.

- **CONSTATS**

Protection et sécurisation de la ressource en eau potable
Le territoire est concerné par l'emprise de plusieurs périmètres de protection de captages (PPC). Cependant, ces périmètres ne sont pas reportés sur les documents graphiques du règlement.

Qualité de l'eau :
Compte tenu des enjeux autour de la qualité de l'eau (présence de métabolites, nitrates, taux de fer, etc.), il est impératif que le critère de la qualité de l'eau soit pris en compte avant toute urbanisation, pour éviter de déplacer des populations vers des secteurs où la qualité de l'eau est dégradée.

La mise en place future d'unités de traitement pourra être plus consommatrice en eau (ultrafiltration). Enfin, le changement climatique aura un impact majeur, notamment via la progression du biseau salé qui menace les captages littoraux.

- **RÉSERVE**

Tous les périmètres de protection de captages (PPC) doivent être reportés sur les documents graphiques communaux du règlement pour visualiser notamment les secteurs urbanisés et doivent figurer a minima sur une carte des servitudes d'utilité publique (SUP-AS1) à l'échelle de Caen la mer en application des articles L. 151-43 et L. 152-7 du Code de l'urbanisme.

Les arrêtés préfectoraux de DUP correspondants doivent également être annexés au dossier.

Enfin, il est nécessaire d'indiquer dans le règlement écrit la nécessité de respecter les dispositions des arrêtés de DUP et donc de s'assurer que les zonages sont compatibles avec les servitudes. Il est impératif que tous ces éléments soient intégrés au PLUi-HM pour garantir l'opposabilité des servitudes.

Le dossier indique qu'aucun projet n'est situé en périmètre de protection immédiate (PPI) ou rapprochée (PPR), cependant plusieurs projets sont situés en périmètre de protection éloignée (PPE) ou futurs PPE :

- Les OAP Marville à Démouville et Grand Ouest à Sannerville dans le futur PPE du captage FR5 Lirose à Sannerville ;
- Les OAP entrée bourg sud, ZAC chemin de Clopée et ZAC du Martray dans le futur PPE de la Gronde à Giberville ; l'OAP Rue de l'église / rue du bois en limite du futur PPE de la Gronde ;
- L'OAP entrée de ville Sud à Hermanville-sur-Mer en limite du PPE du captage Croix Vautier de Colleville-Montgomery ;
- Les OAP Orée d'Ardennes et Rue Saint Germain dans le PPE du captage Vauculey à Rots.

Le dossier devra donc préciser que les projets situés dans les OAP ci-dessus sont situés en périmètre PPE en les matérialisant sur les schémas.

Lirose et Vimont
D'autres ressources sont en projet. Le site de Lirose est intégré au projet de Vimont, et la procédure de protection suivra celle de la Gronde. Le PLUi-HM doit, a minima, répertorier ces ressources potentielles et s'assurer que les développements futurs ne compromettront pas leur protection.
En conclusion, toutes futures activités potentiellement impactantes (industrielles, commerciales, artisanales, infrastructures de différente nature telles les voiries routières ou les installations liées à l'énergie) devront faire l'objet d'une évaluation préalable adaptée, afin de mesurer leurs incidences sur la ressource en eau et d'en limiter les effets.

Besoins futurs en eau potable
Le projet de PLUi-HM a pris en compte les tensions sur la ressource, son objectif démographique ayant été revu à la baisse de 10 000 habitants. Toutefois, le dossier fourni ne présente pas de bilan chiffré permettant de vérifier l'adéquation entre les besoins futurs et les ressources disponibles et sécurisées, à court, moyen et long terme.
L'ensemble des OAP d'habitat (ex : ZAC des Hauts de l'Orne à Fleury-sur-Orne, ZAC de l'Orée du Golf à Epron, Secteur Sud à Ifs, Grand-Ouest à Sannerville) va générer des besoins supplémentaires en eau qui accentueront la tension sur une ressource déjà limitée.
En effet, le Schéma Directeur d'alimentation en eau potable d'Eaux du Bassin Caennais (EBC) montre une situation tendue, avec un déficit possible en besoins moyens dès 2035 (hypothèse pessimiste sans nouvelles ressources de Vimont). A l'horizon 2050, les besoins en pointe ne pourront être couverts que par l'hypothèse la plus optimiste avec les nouvelles ressources de Vimont. La viabilité des projets prévus au PLUi-HM repose donc sur la réalisation des investissements majeurs prévus dans le SDAEP.
En conclusion, tout développement de l'urbanisation, tant résidentielle qu'économique ou touristique, ne peut s'envisager que si la garantie d'une alimentation en eau potable de qualité, en quantité suffisante et sécurisée, est assurée.

Règlement écrit
Protection de la ressource en eau
Les dispositions communes du règlement écrit indiquent, dans le volet « Captage, forage d'eau potable » que : « *Dans les secteurs faisant déjà l'objet d'une servitude d'utilité publique, en dehors des secteurs urbanisés, toute construction nouvelle est interdite*». Cette disposition doit être complétée, dans le préambule de toutes les zones concernées par l'emprise des périmètres de protection de captages d'eau potable, par un alinéa indiquant la nécessité de respecter les dispositions des arrêtés préfectoraux de DUP qui seront annexés au document listant les servitudes publiques du territoire de la collectivité.
Dans le règlement, il serait également pertinent de conditionner l'ouverture de l'urbanisation aux capacités réelles des ressources en eau.

- **<u>RECOMMANDATIONS</u>**

Des sous-zonages dédiés aux périmètres de captages d'eau potable (en zones A, N, U ou Au, indicés selon les périmètres) auraient permis une meilleure protection de la ressource en eau en réglementant la constructibilité le cas échéant.

Le syndicat « Eau du bassin caennais » (EBC) mène un travail pour sécuriser l'alimentation en eau, notamment via de nouvelles ressources.

Pôle de la Gronde
Trois nouveaux forages d'exploitation ont été réalisés au pôle de la Gronde à Giberville entre 2022 et 2023 pour remplacer les anciens forages de la SMN. La procédure pour l'établissement des périmètres de protection est en cours, et l'avis de l'hydrogéologue agréé (HA) est en cours de validation (été 2025). Il est fortement recommandé que le PLUi-HM tienne compte dès à présent des délimitations de périmètres qui sont proposées, en vue des futures servitudes d'utilité publique afin d'assurer la préservation de cette ressource indispensable à l'alimentation en eau potable des populations actuelles et futures. A ce titre, plusieurs modifications pourraient être intégrées dans le PLUi-HM :

- Infrastructures routières : maîtriser la gestion des eaux pluviales et de voirie (notamment RD403 et projet de liaison RD403/rue de la Liberté à Giberville) pour éviter toute infiltration directe vers le champ captant. L'HA demande que les eaux pluviales et de voirie soient évacuées vers des bassins étanches ;
- Eaux pluviales : dans le futur périmètre de protection éloignée, éviter l'infiltration directe et prévoir une évacuation des eaux pluviales et de voirie vers des bassins étanches (notamment pour les ZA du Martray, du Clos de la Tête et de Mondeville II) ;
- Préservation des sols : maintenir en l'état les parcelles enherbées et les haies ou talus jouant un rôle protecteur, notamment pour les sols peu épais sensibles aux transferts de pollutions (ex: parcelle 395, sur la commune de Giberville, à côté du lotissement "Cavalière") ou les sols ;
- Préservation, d'une manière générale, des sols non dégradés qui favorisent une infiltration lente ;
- Assainissement : veiller à la conformité et à l'étanchéité des réseaux, proscrire tout rejet direct, notamment via des puisards, anciens puits ou fossés. La profondeur des canalisations d'eaux usées notamment doit être compatible avec la préservation de la ressource exploitée ;
- Activités artisanales, commerciales et industrielles : porter une attention à la présence de cuves de fuel, de fûts d'huiles, d'huiles usagées ou de produits chimiques de traitement et à la gestion des eaux de ruissellement ou d'extinction d'incendies, dans ces entreprises.
- Tout projet doit anticiper la protection des forages, en veillant à éviter au maximum la traversée des périmètres de protection notamment sur des secteurs problématiques en termes de protection.

5.2 Assainissement des eaux usées

La gestion des eaux usées constitue un enjeu fort de santé publique, en particulier dans les zones sensibles telles que les périmètres de protection de captages d'eau potable, les zones de baignade, les zones conchylicoles ou de pêche à pied ainsi que dans les zones urbanisées.

- Assainissement collectif

- **CONSTAT**

La densification prévue dans de nombreuses OAP (ex : Centre-bourg de Louvigny, Secteur Rethel à Caen) va augmenter les volumes d'eaux usées à traiter, avec un risque de saturation des réseaux et de déversements au milieu naturel en cas de fortes pluies.

- **RECOMMANDATIONS**

Il est recommandé de produire un bilan chiffré permettant de comprendre l'adéquation projet/ressources à l'échelle du PLUi et qui pourrait être incluse dans le livret « justifications des choix » du rapport de présentation.

Un schéma directeur d'assainissement va débuter en septembre 2025 sur le territoire de Caen la mer, pour 4 ans d'études minimum.

Les systèmes d'assainissement de Saint-André sur Orne, Basly (Thaon) et Verson sont sous maîtrise d'ouvrage extérieure à CLM. Ces systèmes prennent la charge hydraulique de communes de CLM, et également une part non négligeable de communes hors CLM.

Pour vérifier la capacité de ces systèmes à absorber les objectifs du PLUi HM, il serait nécessaire de bénéficier des projections d'urbanisation de ces communes.

Par ailleurs, la STEU de Verson est en surcharge hydraulique et de nouveaux raccordements devraient être limités. Ce système d'assainissement risque de basculer en non-conformité.

Le système d'assainissement de Troarn est non conforme du fait de la surcharge organique. La STEU est en surcharge hydraulique et présente de nombreux déversements qui peuvent impacter le milieu récepteur du rejet.

Les objectifs de nouveaux logements ne sont pas cohérents avec la situation actuelle du système d'assainissement et les consignes à destination des autorités compétentes pour la délivrance des demandes d'autorisation d'urbanisme et des services en charge de l'instruction dans le cas d'une non-conformité d'un système d'assainissement ou d'un assainissement non collectif.

Les autres systèmes d'assainissement n'amènent pas d'observations.

- Dans la note d'enjeux de l'État élaborée en 2022, il est mentionné la réalisation d'un bassin sur réseau de Colombelles qui ne sera pas réalisé.

- Assainissement non collectif

- **RECOMMANDATIONS**

Pour les projets non desservis par l'assainissement collectif, il est nécessaire de s'assurer au préalable de l'aptitude des sols à infiltrer et à épurer les eaux usées.

L'arrêté ministériel du 7 septembre 2009 modifié, relatif aux prescriptions techniques applicables, précise (articles 6 et 11) que la filière de référence est constituée d'un dispositif de prétraitement (généralement une fosse toutes eaux) et d'un dispositif de traitement utilisant le pouvoir épurateur du sol (épandage souterrain à faible profondeur).

Dans le cas où cette filière ne peut être mise en place, il est prévu à l'article 12 de la section 2 *« Cas particuliers – Autres modes d'évacuation »* que lorsque le sol en place ne respecte pas les critères nécessaires pour une infiltration, les eaux usées peuvent être rejetées, après traitement, vers le milieu hydraulique superficiel, après autorisation du propriétaire ou du gestionnaire du milieu récepteur et s'il est démontré, par une étude particulière à la charge du pétitionnaire, qu'aucune autre solution d'évacuation n'est envisageable.

Il s'agit donc de situations particulières qui n'ont pas vocation à être généralisées sur le territoire.

6) Enjeux environnementaux

6.1 Compatibilité avec le SCoT de CAEN-METROPOLE

- **CONSTATS**

Le PLUi-HM de Caen la mer est compatible avec le SCoT de Caen Métropole en vigueur sur la thématique trame verte et bleue.

- Les ZNIEFF de type 1 et les ZNIEFF de type 2 sont analysées dans la partie sur les OAP sectorielles.

6.2 Eaux pluviales

- **CONSTAT**

Les eaux pluviales peuvent, en raison de leur qualité ou de leur quantité, avoir un impact sanitaire (pollution de captages, zones de baignade ou de pêche à pied, etc.).
Le projet met en avant une gestion à la parcelle, favorisant les espaces perméables (noues, stationnements drainants) et une végétation dense. Cette approche est déclinée dans de nombreuses OAP, comme l'OAP "Le coeur de bourg" à Cheux qui maintient des espaces verts en bordure de la Mue. Comme énoncé ci-dessus, en fonction des enjeux de protection des ressources en eau souterraine, l'infiltration même lente n'est pas à retenir, des infrastructures étanches sont à prévoir localement pour la gestion des eaux pluviales et de voirie.

- **RECOMMANDATIONS**

Il est fortement recommandé d'inscrire dans le règlement écrit l'interdiction, dans les périmètres de protection de captages, des systèmes d'engouffrement rapide (>1×10^{-6} m/s), afin d'éviter le transfert de pollutions vers les nappes exploitées pour l'alimentation en eau potable.
De plus, l'OAP thématique Environnement incite à une réutilisation des eaux pluviales (cf. paragraphe « Règlement écrit – eaux pluviales » ci-dessous). Les structures de récupération et d'utilisation de ces eaux récupérées doivent être déconnectées du réseau AEP.

6.3 Zones humides

- **CONSTAT**

Les zones et territoires humides sont recensés et cartographiés. En déclinaison de la logique ERC, la plupart des secteurs qui vont être ouverts à l'urbanisation en secteurs de prédispositions fortes à la présence de zones humides ont fait l'objet d'une expertise de terrain (identification et délimitation). Des analyses complémentaires, ou du moins le renvoi aux études déjà réalisées pourraient être présentés pour certaines OAP sectorielles (par exemple zones 1AUh pour Hermanville et pour la ZAC de Montreuil à Mondeville).

- **RECOMMANDATIONS**

Les conclusions des expertises déjà réalisées, particulièrement au sein des périmètres de ZAC, mériteraient de figurer dans chaque OAP sectorielle correspondante (analyse ERC).

Cependant, des analyses complémentaires, ou du moins le renvoi aux études déjà réalisées pourraient être mentionnés pour certaines OAP sectorielles (par exemple zones 1AUh pour Hermanville et pour la Zac de Montreuil à Mondeville). Il est ainsi fortement recommandé de faire figurer les conclusions des expertises déjà réalisées particulièrement au sein des périmètres de ZAC, dans chaque OAP sectorielle correspondante (analyse ERC).

Les territoires humides de la DREAL ont été reportés dans les règlements graphiques avec une volonté de les préserver (cf. dispositions communes). Si la volonté de préserver les zones humides localisées dans les autres zonages des territoires communaux est affichée, il est recommandé de les identifier (cartes annexes) ou à défaut de conditionner toute construction au fait de confirmer ou d'infirmer le caractère humide pour les secteurs situés en zone de prédispositions à la présence de zones humides (cf. carte DREAL). En outre, comme il est affiché la nécessité de compenser tout

impact sur les zones humides (dispositions communes du règlement et OAP), le principe et si possible une sectorisation des compensations pourraient être précisés.

En effet, bien que les mesures compensatoires se définissent en phase opérationnelle, le PLUi-HM pourrait définir des principes et des secteurs de compensation pour les milieux humides au travers d'une OAP thématique dédiée en identifiant par exemple à l'échelle du territoire de l'EPCI les espaces à réhabiliter ou désartificialiser, les continuités écologiques à rétablir et le foncier éventuellement disponible.

Les mesures ERC appellent les observations suivantes :

- la réalisation d'une délimitation de zone humide permet avant tout d'acquérir des données alimentant l'état initial qui, dans un second temps, permettra de définir les mesures ERC. Il ne s'agit pas d'une mesure de réduction en tant que telle ;

- Si aucune zone humide n'a été trouvée après un inventaire terrain, ce constat doit être présenté comme une mesure d'évitement (plutôt que comme une mesure de réduction) ;

- Les types de mesures de réduction « prises en compte dans le cadre de la ZAC » devraient être précisées (protection totale des zones humides, d'une préservation partielle, etc.) ;

- Lorsque le rapport d'incidence mentionne la réalisation d'études de terrain, il est nécessaire de faire un lien vers les études complètes présentes en annexe.

En conclusion, il est recommandé de revoir les appellations « ERC » pour certaines mesures, de finaliser l'état initial en réalisant l'intégralité des études de délimitation de zone humide sur les OAP, de détailler plus précisément la description de certaines mesures et de mentionner les études de délimitation des zones humides déjà réalisées.

6.4 Évaluation des Incidences Natura 2000 (EIN)

Un PLUi-HM couvert par une évaluation environnementale fait office d'étude d'incidences Natura 2000 (EIN) pour tout projet à venir.

- **CONSTAT**

L'évaluation Natura 2000 analyse de manière détaillée les incidences potentielles des OAP dans ou à proximité des sites Natura 2000. Cette analyse est pertinente et il en ressort l'absence d'incidences.

- **RECOMMANDATIONS**

L'évaluation mérite d'être étendue aux objectifs du PADD qui peuvent concerner les sites Natura 2000, ainsi qu'aux projets de zonage des communes concernées par un site Natura 2000.
Par exemple, le PADD s'engage à développer l'offre touristique au sein du territoire. Certains équipements ou hébergements pouvant être localisés au sein ou à proximité de sites Natura 2000, il convient aussi d'analyser ce type d'incidences au regard du potentiel développement de ces projets.

6.5 Trame Verte (haies, alignements et boisements)

- **CONSTAT :**

Il est à noter une volonté manifeste d'identifier et de protéger les éléments constitutifs de la trame verte, notamment les haies, boisements et alignements au sein des différents documents du PLUi-HM.

La plupart des haies, boisements et alignements sont identifiés et protégés au sein du règlement graphique des communes au travers d'outils de protection adaptés : L.151.23 et L.113-1 du CU. Ainsi, la plupart des boisements sont protégés en EBC, de même pour plusieurs tronçons de ripisylve. En secteur de marais, l'outil L.151-23 est davantage utilisé pour la protection des éléments de paysage, ce qui peut permettre certaines actions afin de préserver des milieux ouverts. Les haies et alignements sont majoritairement protégés au titre du L.151-23 du CU.

Les prescriptions associées dans le règlement écrit à l'ensemble des protections sus-décrites (dispositions communes) sont détaillées et conformes au maintien de la trame verte. Les arrachages et coupes sont soumis à Déclaration Préalable. Les coupes sont autorisées dans le cadre du Plan de Gestion Durable des Haies (PGDH) sauf exception et les compensations sont par défaut fixées à 1 pour 1 avec une obligation de tenir compte des prescriptions fixées par le Guichet unique de la haie.

- **RECOMMANDATIONS :**

En ce qui concerne le règlement écrit, il est précisé en page 47 que dans les espaces boisés classés (EBC), les coupes et abattages d'arbres sont soumis à déclaration préalable. Il est nécessaire de préciser que certaines catégories de coupes ne le sont pas, conformément à l'arrêté préfectoral du 4 octobre 2006, définissant les catégories de coupes dispensées de l'autorisation préalable prévue à l'article L. 130-1 du Code de l'urbanisme.

Dans l'OAP thématique relative aux haies (page 11), la prescription *« Éviter la plantation de haies dans la plaine Sud-Est de Caen »*édictée afin de préserver les milieux ouverts et de favoriser des espèces telles que les busards et l'œdicnème criard, apparaît disproportionnée et très restrictive au regard des autres enjeux sur ce territoire peu pourvu en trame verte. Elle mériterait d'être reformulée pour tenir compte des besoins de l'ensemble de la biodiversité et des autres enjeux environnementaux (ruissellements, lessivages, écoulements des sols).

Pour une bonne cohérence et articulation entre les documents du PLUi-HM, il conviendra dans l'OAP thématique relative aux haies (page 11) (rédaction actuelle : *« Compenser chaque haie/alignement arasé par des replantations équivalentes »*) de préciser que le ratio de compensation peut être supérieur à 1:1 au regard des caractéristiques de chaque projet dont l'instruction est soumise au dépôt d'un dossier sous le Guichet unique de l'État (https://haie.beta.gouv.fr).

Certaines communes ont limité l'identification et la protection de leurs haies ou alignements au sein du règlement graphique.

C'est notamment le cas de la commune de Bourguebus (faible classement des alignements et haies relictuelles), ainsi que de la commune de Cormelles-le-Royal (plusieurs alignements d'arbres non protégés et pourtant identifiés au sein du règlement graphique). Sur la commune de Castine en

plaine, le boisement communal à l'entrée du bourg devrait être protégé pour être en adéquation avec les prescriptions de l'OAP thématique Trame verte.

Le secteur de friche bordant la RD 402 en sortie de la commune de Mondeville (en direction de Colombelles) mériterait d'être préservé à l'aide de l'article L.151-23n car la présence d'espèce(s) végétale(s) protégée(s) y a été identifiée selon une couche d'alerte du conservatoire botanique.

Lle PLUi-HM affiche une volonté marquée de préserver les haies, alignements et boisements, ce qui pourrait également être renforcé sur la restauration et le renforcement de la trame verte. Ainsi, les règlements graphiques pourraient intégrer des linéaires de restauration identifiés etqui pourraient notamment être utilisés pour orienter prioritairement de futures compensations.

6.6 Ripisylves, mares

- **CONSTATS**

Selon le principe d'une protection renforcée sur la ripisylve et sur les mares et au même titre que pour les haies, il est à noter une bonne protection de la ripisylve avec l'identification de nombreux tronçons à l'aide des articles L.113-1 et L.151-23 du CU. Dans les dispositions communes du règlement, leur suppression y est interdite et les constructions doivent être réalisées en retrait (10 ou 20 m suivant les secteurs urbanisés).
Il est également remarqué le travail d'identification et de protection des mares recensées.

- **RECOMMANDATIONS**

Il conviendrait d'ajouter que les coupes à blanc des ripisylves sont également restreintes suivant les dispositions de l'arrêté permanent relatif à l'entretien des cours d'eau (pas plus de 20 m).

Sur les mares, dans la rédaction des dispositions relatives à leur protection (dispositions communes du règlement), il est important d'offrir la possibilité, au cas par cas, de couper ou d'arracher les arbres ou arbustes en bordure ou dans la mare dans le cadre de programme de restauration. En effet, parfois dans le cadre de restauration de mares, il est nécessaire d'effectuer la coupe ou l'abattage d'arbres à proximité immédiate des mares, afin de limiter les apports de matière organique (source d'envasement) et de remettre en lumière ces espaces afin de permettre le développement de la végétation aquatique (support de ponte pour les amphibiens).

6.7 Adaptation aux changements climatiques en milieu urbain :

Face aux défis du changement climatique, la végétalisation des villes se révèle nécessaire pour rafraîchir les villes et villages et lutter contre les îlots de chaleur, tout en préservant la biodiversité et améliorant la santé et le bien-être des citoyens. Pour l'agglomération Caennaise, il est donc primordial d'intégrer plus de nature en ville en préservant et en créant par exemple des espaces verts et en verdissant les toits et façades.

- **CONSTAT**

Le PLUi-HM affiche une volonté dans ce sens avec notamment :
- l'objectif d'augmenter les surfaces de pleine terre et de prévoir des aménagements paysagers herbacés pour la majorité de ces espaces (cf. OAP thématique trame verte page 8) ;

- la volonté de préserver les espaces verts publics et privés (parc, square, vergers) et d'en créer de nouveaux (cf. OAP thématique trame verte page 12).

- **RECOMMANDATIONS**

Dans cette perspective d'adaptation au changement climatique, une des OAP thématiques Environnement pourrait définir par exemple, des objectifs de végétalisation des façades ou toits, sur des secteurs urbains prioritaires, permettant de lutter contre les îlots de chaleur.

7) Transition énergétique

La communauté urbaine de Caen la mer est couverte par le PCAET de Caen Métropole adopté par délibération du 16 juin 2023 et le SCoT Caen Métropole approuvé le 18 octobre 2019. Le PLUi-HM doit être compatible avec le SCoT et prendre en compte le PCAET (cf. articles L.131-4 et L.131-5 CU), ce dernier ayant été prescrit avant le 1er avril 2021.

7.1 Prise en compte des énergies renouvelables

- **CONSTAT**

Le projet de PLUi-HM paraît compatible avec l'essentiel des dispositions opposables du SCoT.

Le PLUi-HM prévoit plusieurs dispositions au sein des OAP, documents graphiques et règlement portant sur le développement des continuités écologiques, de la Trame verte et bleue et de la nature en ville.

S'agissant de la « transition énergétique comme outil d'atténuation du changement climatique » (Orientation 1.6.1 du DOO du SCoT), dont la réduction de la consommation d'énergie (notamment dans les mobilités et dans les bâtiments) et le développement des énergies renouvelables sont les principaux objectifs identifiés pour y répondre, le PLUi-HM affiche un certain nombre de dispositions favorables :

- autorisation, sous conditions, en zone A et N « les constructions et installations nécessaires aux équipements collectifs ou à des services publics (...) », sous-zones spécifiques aux EnR ;
- volet bioclimatisme de l'OAP Environnement et imposant une part d'énergies renouvelables pour couvrir les besoins énergétiques des constructions ;
- règles particulières de hauteur et d'implantation en cas d'isolation par l'extérieur et reprenant les dispositions des OAP précitées ;

- **RECOMMANDATIONS**

Pour se saisir de l'objectif du SCoT relatif aux raccordements des aménagements et constructions aux dispositifs d'énergie renouvelable, il est recommandé de vérifier les points suivants.

➢ Le règlement en zone A

Le développement du grand éolien est un des objectifs du DOO. Le règlement des zones et sous-zones A autorisant les constructions et installations nécessaires aux équipements collectifs ou à des services publics (...), limite la hauteur des constructions et installations à 18 m. Dans le cas où des

projets de grand éolien seraient envisagés en zone A, il conviendrait que les mêmes règles de hauteur que celles définies en zone N, Nenr et Ne, soient appliquées pour les constructions et installations nécessaires aux équipements collectifs ou à des services publics (…).

Le règlement de la zone A pourrait également autoriser plus explicitement, comme le permet le II de l'article L. 151-11 CU, « *les constructions et installations nécessaires à la transformation, au conditionnement et à la commercialisation des produits agricoles, lorsque ces activités constituent le prolongement de l'acte de production (…).* ». Ce qui permettrait l'implantation des installations de méthanisation agricoles. En effet, l'article L. 151-11 précité indique que, si les constructions mentionnées à son II ne sont pas interdites par le règlement, les installations de méthanisation agricoles (mentionnées à l'article L. 111-4 du Code de l'urbanisme) sont considérées comme telles (ce qui encadre et sécurise ce type d'installation).

- L'utilisation des EnR

Le règlement et les OAP imposent une part d'énergie renouvelable pour couvrir les besoins en construction sans pour autant l'encadrer, ce qui pourrait en limiter la portée. Le PLUi-HM pourrait identifier les secteurs où les constructions devront respecter des performances énergétiques et environnementales renforcées définies par son règlement. À ce titre, il peut imposer par exemple une production minimale d'énergie renouvelable (L. 151-21 CU).

Le DOO du SCoT prévoit que les aménagements et constructions (touristiques, à usage de stockage, d'activités) d'importance (plus de 10 000 m²) devront être raccordés à des dispositifs d'énergie renouvelable ou valorisable capables de couvrir au moins 80 % de ses besoins en énergie (hors besoins frigorifiques et de production, un effort devant néanmoins être porté sur ces deux besoins). À défaut, il devra pouvoir faire état de l'achat d'au moins 80 % d'énergie d'origine renouvelable pour répondre à ses besoins en énergie.

Pour les aménagements et les constructions d'une surface de plancher supérieure à 5 000 m², le PLUi HM pourrait préciser les modalités de raccordements aux dispositifs d'énergie renouvelable qui est un des objectifs du ScoT (Cf. articles L 142 .1 ey R 142.1 du code de l'urbanisme).

7.2. Prise en compte du PCAET

Le PCAET concentre ses efforts sur le transport et le bâti (résidentiel-tertiaire), secteurs d'activité les plus consommateurs d'énergie et qui génèrent le plus de GES, sans pour autant oublier la production d'énergies renouvelables, la vulnérabilité de son territoire, son adaptation face au dérèglement climatique et le développement d'une économie circulaire et relocalisée.

Par ailleurs, dans le cadre de son orientation relative à une alimentation plus durable et à une relocalisation du système alimentaire, en cohérence avec les objectifs fixés dans le Projet Alimentaire Territorial de Caen Normandie Métropole, le PCAET encourage le développement de circuits courts optimisés et la réduction des emballages via notamment la vente en vrac.

En outre, le PCAET fixe comme orientations stratégiques de rénover, d'ici 2050, au niveau BBC l'ensemble du parc de logements locatifs sociaux et au moins la moitié des logements privés, soit une moyenne de 3 550 logements par an au niveau BBC et de 1 450 logements par an de façon plus modeste d'ici 2030. Cette orientation est déclinée en actions dont les résultats attendus à 2030 (« objectif 2030 ») :

- 40 % du parc de logements sociaux soient rénovés au niveau BBC (action 1.1.C) ;
- 15 % du parc de logements collectifs (hors HLM), 13 % du parc de maisons individuelles (action 1.1.B) ;
- Rénovation thermique modeste de 10 % du parc de logements collectifs privés et 8 % du parc de maisons individuelles.

- **CONSTAT**

Le PLUi-HM paraît prendre en compte le PCAET. Au niveau de la rénovation énergétique, c**omme l'indique le POA, l'objectif fixé pour la période 2027-2032 de rénover 14 400 logements, est moins ambitieux que celui du PCAET et nécessitera un effort supplémentaire qui devra nécessairement être porté par les quatre autres programmations prévues d'ici là.**

- **RECOMMANDATIONS**

Le règlement du PLUi-HM pourrait autoriser explicitement les constructions prévues au II de l'article L. 151-11 CU précité, de manière à favoriser les projets de vente de produits agricoles en circuits courts

7.3. Amélioration de la performance énergétique des bâtiments

- **CONSTAT**

L'accélération de la rénovation énergétique du parc ancien de logements sont des axes forts du projet territorial.

- **RECOMMANDATIONS**

Pour encourager l'incitation à l'amélioration de la performance énergétique des bâtiments, le PLUi-HM pourrait aussi mobiliser le maximum d'outils à sa disposition en :
- instituant un bonus de constructibilité pour les constructions, en zone U ou AU, faisant preuve d'exemplarité énergétique ou environnementale ou qui intègrent des procédés de production d'énergies renouvelables (L. 151-28 CU) ;
- en prévoyant des règles particulières d'implantations ou de hauteur pour les installations d'énergie renouvelable sur les bâtiments (non-prise en compte dans le calcul de la hauteur etc.).

7.4 Transition énergétique et mobilité

La décarbonation de la mobilité s'articule autour de 5 leviers d'actions[6] :
- la **demande de transport** (professionnelle, scolaire, loisirs)
- le **report modal (**train, bus, vélo…)
- le **remplissage de véhicules** (covoiturage, colocation…)
- la consommation énergétique des véhicules
- intensité carbone de l'énergie

Un des objectifs du PLUi-HM vise à réduire le trafic routier, en favorisant l'utilisation des transports en commun, les modes dits actifs (piéton, vélo…), la mobilité partagée et l'électrification des usages

6 Les Editions - Décarboner les mobilités quotidiennes : Enjeux et leviers pour l'action territoriale | Cerema

(bornes d'électrification) avec des aménagements adaptés (schéma cyclable, aire de covoiturage, dans les OAP, des emplacements réservés, dans la rédaction du règlement écrit et graphique...) mais aussi par une adaptation / mutualisation des capacités de stationnement à ces nouveaux usages.

- **CONSTAT**

Mobilités actives :

La question du stationnement est analysée dans le rapport de présentation (Pièce c).

- **RECOMMANDATION**

L'ouverture à l'urbanisation pourrait être conditionnée notamment en termes de phasage au développement effectif des mobilités actives et alternatives à l'autosolisme.

8) Prise en compte des risques et nuisances

En vertu de l'article L.101-2 CU : "*Dans le respect des objectifs du développement durable, l'action des collectivités publiques en matière d'urbanisme vise à atteindre les objectifs suivants : [...] 5° La prévention des risques naturels prévisibles, des risques miniers, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature ; [...] 7° La lutte contre le changement climatique et l'adaptation à ce changement, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'économie des ressources fossiles, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables*."

- **CONSTAT**

Le dossier PLUi-HM comporte des cartographies relatives aux risques (pièce n° 6.2), annexées aux règlements graphiques. Celles-ci intègrent les zones et secteurs ainsi que des tramages où l'existence de risques justifie des prescriptions réglementaires (article R.151-31 CU). Ces cartographies s'appliquent à une échelle communale des données que la DREAL a établies de façon non exhaustive à une échelle régionale. Elles permettent une meilleure prise en compte des risques présents sur le territoire des communes de Caen la mer pour ses choix d'aménagements.

En vertu de l'article R. 111-2 CU, dans les secteurs concernés par un aléa porté à votre connaissance, lorsqu'il n'existe pas de plan de prévention des risques (PPR) en vigueur, le règlement écrit doit préciser pour les secteurs concernés les dispositions constructives précises applicables, proportionnées à chaque situation. S'agissant des PPR approuvés, ils constituent des servitudes d'utilité publique à annexer au PLUi-HM.

Les risques présents sur le territoire de Caen la mer sont détaillés dans l'état initial de l'environnement (pièce n° 2.3 EIE). Le diagnostic général (pièce n° 2.1 diagnostics territorial et socio-économique), faisant office de rapport de présentation et devant synthétiser les éléments de diagnostics, n'en fait pas mention. Ce dernier doit mettre en avant les enjeux du territoire, sélectionner les éléments d'information qui ont un intérêt pour l'aménagement du territoire et justifier les décisions qui en découlent.

Les principaux risques technologiques sont bien identifiés dans les annexes fournies, notamment le PPRT de la société Dépôts de Pétrole Côtiers (DPC) qui impacte l'OAP Nouveau Bassin à Caen. Il est indiqué que les recommandations issues du cahier de recommandations du PPRT seront prises en compte.

- **RÉSERVE**

Le diagnostic général (pièce n° 2.1) doit comporter en synthèse les informations relatives aux risques (naturels, technologiques, miniers et nuisances sonores) ainsi que les servitudes présentes sur le territoire de Caen la mer.

8.1 Risque Inondations

Risque lié aux inondations par débordement de cours d'eau :

- Les communes de Bénouville, Blainville-sur-Orne, Bretteville-sur-Odon, Caen, Colleville-Montgomery, Colombelles, Eterville, Fleury-sur-Orne, Hermanville-sur-Mer, Hérouville-Saint-Clair, Lion-sur-Mer, Louvigny, Mondeville, Ouistreham, Saint-André-sur-Orne et Verson sont concernées par le Plan de prévention multi-risques (PPMR) de la Basse Vallée de l'Orne approuvé par arrêté préfectoral du 10/08/2021. Le PPMR est bien annexé au PLUi-HM comme servitude d'utilité publique (pièce n° 7.1.12.a). Il y est cependant mentionné comme prescrit.

La liste des servitudes d'utilité publique (pièce n° 7.1.1 - pages 3 et 4) doit être mise à jour. En effet, le PPMR n'est plus au stade de la prescription, car il a été approuvé par arrêté préfectoral du 10/08/2021.

- Les communes de Biéville-Beuville, Cairon, Démouville, Giberville, Le Fresney-Camilly, Mathieu, Mouen, Périers-sur-le-Dan, Rosel, Rots, Saint-Manvieu-Norrey, Sannerville, Thaon, Thue-et-Mue, Tourville-sur-Odon et Troarn ne sont pas concernées par le périmètre du PPMR mais bien exposées à l'aléa inondation par débordement de cours d'eau tel qu'identifié dans l'atlas des zones inondables établi par la DREAL.

La légende du plan de zonage (pièce n° 6.2) y classe les zones inondables en « bleu » mais elles ne sont pas suffisamment identifiables et peuvent être confondues avec d'autres risques figurant sur ce même plan. **Il est nécessaire de modifier le tramage pour améliorer l'identification des zones inondables.**

L'annexe Risque inondation (pièce n° 7.3.4.c) liste les communes non couvertes par un PPR approuvé et concernées par le risque d'inondation. Les communes de Colleville-Montgomery et Hermanville-sur-Mer étant couvertes par le PPMR de la Basse Vallée de l'Orne, sont à enlever de cette liste.
De plus, le site Carmen de la source des données cartographiques, établies par la DREAL est remplacé par geoIDE : https://carto2.geo-ide.din.developpement-durable.gouv.fr/frontoffice/?map=73f0db91-9aa8-447b-8f3d-241c960888a9.

Dans les secteurs concernés par ce risque, les prescriptions doivent préciser :

- en zones non urbanisées (A et N), que toutes nouvelles constructions et exhaussements sont interdits ;
- en zones urbanisées (U et AU), que les constructions nouvelles, les extensions et les aménagements de constructions existantes devront respecter les prescriptions suivantes :
    - une distance minimum de 10 mètres par rapport aux berges du cours d'eau ;

- un niveau du plancher bas situé :
    - à 0,20 mètre au-dessus de la cote des Plus hautes eaux connues ou estimées (PHEE),
    - ou si cette cote est inconnue, à plus d'un mètre au-dessus du terrain naturel (TN).
- des clôtures ne faisant pas entrave aux écoulements ;
- l'interdiction des sous-sols non adaptés à l'aléa ;
- l'interdiction des exhaussements qui ne seraient pas liés aux bâtiments autorisés.

Le règlement écrit de ces zones (pièce n° 5.3 - pages 33 et 34) doit par conséquent être modifié en ce sens.

Risque lié aux inondations par remontée de nappe :

Les cartographies annexées aux règlements graphiques (pièce n° 6.2) doivent contenir des tramages spécifiques pour les secteurs où la profondeur de la nappe en situation de très hautes eaux (par rapport à la surface) :

- déborde (les secteurs bleus sur la carte DREAL) ;
- est en dessous de 0,1 mètre (en rose sur la carte DREAL) ;
- est comprise entre 0,1 et 0,5 mètre (en marron sur la carte DREAL) ;
- est comprise entre 0,5 et 1 mètre (en jaune sur la carte DREAL) ;
- est comprise entre 1 et 2,5 mètres (en vert sur la carte DREAL).

Une actualisation de ces cartes intégrant les éléments susmentionnés est nécessaire.

Le règlement écrit doit interdire :

- Dans les secteurs de débordement de nappe, toute nouvelle construction.

- Dans les différents secteurs où la profondeur de la nappe en situation de très hautes eaux, est comprise entre 0,1 et 1 mètre :
    - les sous-sols non adaptés à l'aléa ;
    - l'infiltration des eaux pluviales dans le sol ;
    - l'assainissement autonome (sauf avis favorable du Service Public d'Assainissement Non Collectif - SPANC).

- Dans les différents secteurs où la profondeur de la nappe en situation de très hautes eaux, est comprise entre 1 et 2,5 mètres :
    - les sous-sols non adaptés à l'aléa ;
    - l'assainissement autonome (sauf avis favorable du SPANC).

Le règlement écrit (pièce n° 5.3 - page 34) cite les établissements recevant du public (ERP) sensibles et stratégiques (structure d'accueil pour personnes âgées, structure d'accueil personnes handicapées, crèches…), dans les zones soumises à un débordement de nappe, sans préciser les prescriptions associées. Il convient donc d'indiquer que les établissements susmentionnés sont interdits dans les secteurs de débordement de nappe.

De plus le règlement écrit (page 35) doit préciser que l'infiltration des eaux pluviales dans les secteurs où la profondeur de la nappe en situation de très hautes eaux est comprise entre 0,1 et 1 mètre, est interdite.

L'annexe Risque inondation (pièce n° 7.3.4.c) indique les communes non concernées par le phénomène de remontée de nappe. La commune d'Épron doit être rajoutée à cette liste, car elle n'est pas concernée par ce risque. De plus, le site Carmen de la source des données cartographiques, établies par la DREAL est remplacé par le site GeoIDE: https://carto2.geo-ide.din.developpement-durable.gouv.fr/frontoffice/?map=73f0db91-9aa8-447b-8f3d-241c960888a9.

Submersion marine – PPR et zones situées sous le niveau marin de référence :

- Les communes de Bénouville, Blainville-sur-Orne, Bretteville-sur-Odon, Caen, Colleville-Montgomery, Colombelles, Eterville, Fleury-sur-Orne, Hermanville-sur-Mer, Hérouville-Saint-Clair, Lion-sur-Mer, Louvigny, Mondeville, Ouistreham, Saint-André-sur-Orne et Verson sont concernées par le PPMR de la Basse Vallée de l'Orne approuvé par arrêté préfectoral du 10/08/2021 qui traite de l'aléa submersion marine et de chocs mécaniques des vagues. Le PPMR est bien annexé au PLUi-HM comme servitude d'utilité publique (pièce n° 7.1.12.a).
- Les communes de Giberville et Troarn ne sont pas concernées par le périmètre d'un PPR mais bien exposées à l'aléa submersion marine tel qu'identifié dans l'atlas des zones situées sous le niveau marin établi par la DREAL.

Il est nécessaire d'ajouter dans les cartographies annexées aux règlements graphiques pour les communes concernées (pièces n° 6.2.22 et 6.2.55), le tramage spécifique pour ces secteurs où un risque de submersion marine est avéré.

Ils doivent être retenus pour les secteurs respectivement situés :

- à plus d'1 mètre en dessous du niveau de référence (en bleu foncé sur la carte DREAL) ;
- entre 0 et 1 mètre en dessous du niveau de référence (en bleu sur la carte DREAL) ;
- entre 0 et 1 mètre au-dessus du niveau de référence (en vert sur la carte DREAL).

La source des données cartographiques établies par la DREAL[7] doit également être mentionnée sur les cartes.

Le règlement écrit doit préciser :

- dans les secteurs situés à plus d'1 mètre en dessous du niveau marin de référence que toute nouvelle construction est interdite ;
- dans les secteurs situés entre 0 et 1 mètre en dessous du niveau marin de référence qu'aucune zone non urbanisée ne doit être ouverte à l'urbanisation et les nouvelles constructions en zone urbanisée doivent être assorties de prescriptions (cote de plancher minimum, zone de refuge…) ;
- dans les secteurs situés entre 0 et 1 mètre au-dessus du niveau marin de référence qu'aucune zone de développement futur ne doit être planifiée.

Ces dispositions sont à intégrer dans le règlement (pièce n° 5.3 - pages 35 et 36).

Risque lié aux inondations par ruissellement :

Les risques liés aux phénomènes de ruissellements ou coulées de boue n'ont pas fait l'objet d'une cartographie par les services de l'État, mais il convient d'identifier les axes privilégiés d'écoulement susceptibles d'être impactés par ces phénomènes et de les intégrer soit dans une carte annexe au zonage réglementaire, soit dans une carte en annexe informative mentionnée dans le règlement écrit. **Ces éléments apparaissent bien dans l'état initial de l'environnement (pièce n° 2.3 - pages 387**

7 - https://carto2.geo-ide.din.developpement-durable.gouv.fr/frontoffice/?map=e06a8f2d-9910-437b-88ed-9bff0841352e

et 388), dans les annexes sanitaires (pièce n° 7.2.4) et dans les annexes des risques naturels (pièce n° 7.3.4b).

La légende des règlements graphiques (pièce n° 6.2) y indique bien les secteurs soumis à un risque de ruissellement des eaux pluviales et coulée de boue mais ceux-ci ne sont pas représentés sur les plans. Il convient d'y remédier.

La gestion des eaux pluviales dans les espaces imperméabilisés doit concourir à limiter l'ampleur des crues fréquentes. À cette fin, il est rappelé qu'en application de l'article L. 2224-10 du Code général des collectivités territoriales, les communes ou leurs établissements publics de coopération délimitent les zones où des mesures doivent être prises pour limiter l'imperméabilisation des sols et pour assurer la maîtrise du débit et de l'écoulement des eaux pluviales et de ruissellement.

Sur la base de ce zonage, les collectivités et les établissements publics précités ont notamment vocation à édicter les principes et les règles nécessaires au ralentissement du transfert des eaux de pluie vers les cours d'eau.

Ce zonage poursuit notamment l'objectif de prévention des inondations par le ruissellement urbain et les débordements de cours d'eau. Les communes ou leurs établissements publics de coopération compétents veillent à la cohérence des prescriptions du zonage pluvial et des règles d'occupation des sols fixées par les PLUi-HM. **Dans cette perspective, il est nécessaire que le PLUi-HM et le zonage pluvial soient élaborés conjointement, ceci afin de garantir la bonne prise en compte des prescriptions relatives à la gestion des eaux dans le cadre de l'instruction des permis de construire.**

8.2 Risque Mouvements de terrain

Risque lié aux glissements de terrain :

La légende des règlements graphiques (pièce n° 6.2) indique les zones avec des prédispositions aux mouvements de terrain, mais elle ne détaille pas les différents niveaux de prédisposition aux mouvements de terrain. Par conséquent, des compléments seront à apporter à ces documents.

Le règlement écrit (pièce n° 5.3 - page 38) ne traite que des zones prédisposées à des mouvements de terrain liés à des pentes fortes ou très fortes. Or, l'aléa sur le périmètre de Caen la Mer concerne également les pentes modérées en plus des pentes fortes à très fortes. Il convient donc de compléter le règlement en ajoutant les pentes modérées.

L'annexe Risque mouvements de terrain (pièce n° 7.3.4.f - page 1) indique que les données communales pour les mouvements de terrain et les informations pour les glissements de terrain sont disponibles sur le site internet Carmen. Or, la source des données cartographiques, établies par la DREAL est remplacée par le site GeoIDE[8]. Il convient de modifier les mentions au site Carmen.

Risque lié aux chutes de pierres et de blocs :

Des secteurs du territoire de la communauté de communes sont soumis à ce risque. Le rapport de présentation (pièces n ° 2.1 et 2.3) n'en fait pas mention. Il doit donc être complété pour indiquer que, compte tenu des formations géologiques présentes et des pentes associées, certaines zones de Caen la Mer y sont soumises.

8 -https://carto2.geo-ide.din.developpement-durable.gouv.fr/frontoffice/?map=99b55982-57d7-4175-bca7-410f9f23144e

Les cartographies annexées aux règlements graphiques (pièce n° 6.2) doivent contenir un tramage spécifique afin de localiser toutes les zones prédisposées et la bande associée. Aux zones concernées localisées dans les cartographies, il est nécessaire d'y faire figurer les bandes de précaution associées.

En effet, **à défaut d'études géotechniques complémentaires réalisées par la communauté de communes et dont les résultats doivent figurer dans le rapport de présentation du PLUi-HM, il est recommandé que la bande de précaution s'étende 100 mètres en amont et en aval des zones considérées.**

Pour éviter l'exposition d'enjeux à ces chutes de blocs, le règlement écrit doit en outre interdire toute construction au sein de ces bandes de précaution (pièce n° 5.3 - page 38). Les exceptions éventuelles à ce principe d'inconstructibilité figurent bien dans le règlement et nécessitent d'être encadrées.

Risque lié aux cavités souterraines :

Cavités localisées

Les cartographies annexées aux règlements graphiques (pièce n° 6.2) doivent indiquer la localisation des indices de cavités avérées et leur périmètre de sécurité. Or, seul le périmètre de sécurité est indiqué. **Elles doivent être complétées, afin d'indiquer la localisation des indices de cavités avérées auxquels sont associés les périmètres de sécurité.**

Il convient de se référer au site géorisques[9] récemment mis à jour pour l'existence des indices fiables et actualisés, et à l'atlas de la DREAL pour les périmètres associés[10].

La légende des cartographies annexées aux règlements graphiques (pièce n° 6.2) mentionne le périmètre de sécurité autour des cavités souterraines dans les risques miniers, alors qu'il s'agit de risques naturels.

Le règlement écrit doit indiquer que, sauf démonstration argumentée de l'absence de risque dans la demande d'autorisation d'urbanisme, en application de l'article R 111-2 du Code de l'urbanisme, toute nouvelle construction ou extension est interdite dans le périmètre de sécurité de cavité (à reporter dans la cartographie annexée au règlement graphique).**Les références réglementaires doivent être ajoutées aux prescriptions citées dans le règlement écrit (pièce n° 5.3 - page 37).**
Les bases de données publiées sur le site géorisques et de la DREAL Normandie ne sont pas exhaustives et sont susceptibles d'évoluer au gré des études, effondrements et inventaires réalisés. **La donnée étant évolutive, les cartes issues de ces bases le sont également.**

Cavités non localisées

L'inventaire des cavités étant du ressort des collectivités conformément à l'article L. 563-6 du Code de l'environnement qui impose aux communes, ou à leurs groupements compétents en matière d'aménagement du territoire, d'élaborer « *[…] en tant que de besoin, des cartes délimitant les sites où sont situées des cavités souterraines et des marnières susceptibles de provoquer l'effondrement du*

9 - https://www.georisques.gouv.fr/risques/cavites-souterraines/carte#/
10 - https://carto2.geo-ide.din.developpement-durable.gouv.fr/frontoffice/?map=99b55982-57d7-4175-bca7-410f9f23144e

sol », il convient d'intégrer toute donnée à la disposition des communes pouvant compléter les éléments portés à connaissance par l'État dans l'atlas de la DREAL[11].
Cet inventaire n'étant pas exhaustif, il doit être complété en application de l'article L.563-6 du Code de l'environnement. Les cavités ainsi recensées au niveau local seront à reporter sur les documents graphiques du document d'urbanisme de manière à interdire toute construction à proximité et à signaler à l'État pour mise à jour des données publiées.

Risque lié au retrait-gonflement des sols argileux :

L'état initial de l'environnement (pièce n° 2.3 - pages 396 à 398) évoque bien ce risque. Il doit être complété afin d'indiquer que compte tenu des formations géologiques présentes, le territoire de la communauté de communes peut être soumis à des phénomènes de retrait-gonflement des sols argileux. Cette connaissance ne conduit pas à devoir interdire ou à limiter les nouveaux projets.

Toutefois, les constructeurs doivent être incités à :
- procéder à une reconnaissance géotechnique sur la parcelle ;
- réaliser des fondations appropriées ;
- consolider les murs porteurs ;
- désolidariser les bâtiments accolés ;
- éviter les variations d'humidité à proximité des bâtiments.

Il est également important de préciser que le décret d'application de la loi ELAN du 22 mai 2019 modifiant l'article R.112-5 du Code de la construction et de l'habitat prescrit des dispositions en matière d'études géotechniques dans le cadre de la cession de biens, notamment pour la prévention des risques de mouvements de terrain (de type tassements différentiels) consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols argileux.

Lors de construction de maison individuelle, l'article 68 de la loi ELAN impose ainsi :
- au vendeur du terrain de fournir une étude géotechnique dans toutes les zones exposées au risque retrait-gonflement des argiles en aléa moyen et fort.
- au constructeur de suivre une étude géotechnique de conception ou d'appliquer des dispositions constructives forfaitaires.

Ces dispositions sont par conséquent à préciser dans l'état initial de l'environnement (pièce n° 2.3 - page 397), à rappeler dans le rapport de présentation et à faire figurer dans le règlement écrit.

Risque lié à l'aléa minier

Les communes de Castine-en-Plaine (Rocquancourt), Le Castelet (Garcelles-Secqueville et Saint-Aignan-de-Cramesnil) et Saint-André-sur-Orne sont concernées par le PPR minier du bassin de May-sur-Orne approuvé par arrêté préfectoral du 10/08/2021. Le PPRM est bien annexé au PLUi-HM comme servitude d'utilité publique (pièce n° 7.1.12.b).

11 - Elles sont disponibles à l'adresse suivante : https://carto2.geo-ide.din.developpement-durable.gouv.fr/frontoffice/?map=99b55982-57d7-4175-bca7-410f9f23144e.

Risque lié à la sismicité :

L'annexe relative au risque sismique du PLUi-HM (pièce n° 7.3.4.e) est exhaustive. S'il évoque bien ce risque, l'état initial de l'environnement mériterait d'être précisé avec les **références réglementaires et les prescriptions associées (pièce n° 2.3 - page 402).**

Il doit indiquer que le classement en zone de sismicité très faible (niveau 1 du décret n°2010-1255 du 22 octobre 2010) ne soumet pas les nouvelles constructions, les extensions ou les aménagements de constructions existantes aux règles de construction parasismique. En outre, le classement en zone sismique faible (niveau 2 du décret n°2010-1255 du 22 octobre 2010) ne conduit pas à devoir interdire les nouvelles constructions mais soumet les bâtiments, équipements et installations de catégorie III[12] et IV[13] aux règles de construction parasismique (eurocode 8).

8.3 Risques Technologiques et nuisances

ICPE de type SEVESO seuil haut

Les communes de Mondeville et Hérouville-Saint-Clair sont concernées par le PPRT de la société Dépôts Pétroliers Côtiers de Mondeville approuvé par arrêté préfectoral le 14/04/2015. Le PPRT est bien annexé au PLUi-HM comme servitude d'utilité publique (pièce n° 7.1.13).

Autres ICPE : canalisations de transport de matière dangereuse

voir site Géorisques[14]

De nombreuses communes de la communauté de Caen la mer sont concernées par des canalisations de transport de matière dangereuse exploitées par GRTGaz et/ou TRAPIL. Ces canalisations font l'objet d'une servitude d'utilité publique établie par arrêté préfectoral du :

- 17/12/2015 pour Biéville-Beuville (GRT Gaz) ;01/03/2016 pour Blainville-sur-Orne (GRT Gaz), Bourguébus (GRT Gaz) et Thue-et-Mue (Bretteville-l'Orgueilleuse) (GRT Gaz) ;
- 28/09/2016 pour Cairon (GRT Gaz), Cambes-en-Plaine (GRT Gaz), Castine-en-Plaine (Hubert-Folie et Tilly-la-Campagne) (GRT Gaz), Colleville-Montgomery (GRT Gaz), Cuverville (GRT Gaz), Épron (GRT Gaz), Éterville (GRT Gaz), Grentheville (GRT Gaz), Le Castelet (Saint-Aignan-de-Cramesnil et Garcelles-Secqueville) (GRT Gaz), Louvigny (GRT Gaz), Mathieu (GRT Gaz), Mondeville (GRT Gaz et TRAPIL), Ouistreham (GRT Gaz et TRAPIL), Périers-sur-le-Dan (GRT Gaz), Rosel (GRT Gaz), Rots (GRT Gaz), Saint-André-sur-Orne (GRT Gaz), Saint-Contest (GRT Gaz), Sannerville (GRT Gaz), Soliers (GRT Gaz) et Thue-et-Mue (Sainte-Croix-Grand-Tonne) (GRT Gaz) ;
- 23/01/2018 pour Colombelles (GRT Gaz et TRAPIL), Démouville (GRT Gaz), Fleury-sur-orne (GRT Gaz), Giberville (GRT Gaz et TRAPIL), Hermanville-sur-Mer, (GRT Gaz), Hérouville-Saint-Clair (GRT Gaz et TRAPIL), Ifs (GRT Gaz) ;
- 06/03/2020 pour Éterville (GRT Gaz et TRAPIL), Fleury-sur-orne (GRT Gaz et TRAPIL), Ifs (GRT Gaz et TRAPIL), Louvigny (GRT Gaz et TRAPIL), Saint-André-sur-Orne (GRT Gaz et TRAPIL) ;
- 21/10/2022 pour Colombelles (GRT Gaz), Fleury-sur-Orne (GRT Gaz), Giberville (GRT Gaz), Ifs (GRT Gaz) et Mondeville (GRT Gaz).

12:(établissements scolaires, établissements recevant du public de catégories 1, 2, 3, bâtiments > 28mètres…)
13:(bâtiments des établissements de santé, bâtiments pour la sécurité civile…)
14 - Installations classées | Géorisques

Elles précisent les dispositions en matière d'urbanisme, notamment pour la construction ou l'extension d'Établissements Recevant du Public (ERP) de plus 100 personnes et d'Immeubles de Grande Hauteur (IGH).
Ces servitudes figurent dans les annexes dédiées aux servitudes d'utilité publique (pièces n° 7.1.1, 7.1.2, 7.1.8 et 7.1.10) du PLUi-HM. En complément, il serait nécessaire d'y joindre les arrêtés, en retirant les distances des SUP (annexes 1) et les plans (annexes 2) comme indiqué dans la note informative (pièce n° 7.1.8).

Pour répondre aux instructions nationales, il est recommandé que le PLUi-HM intègre, sur un plan des servitudes (pièce n° 7.1), une zone tampon approximative plus large que le fuseau indiqué dans le plan annexé aux arrêtés de SUP. Au sein de cette zone tampon, la consultation des arrêtés de SUP sera dès lors nécessaire pour identifier si le projet est bien dans le fuseau transmis au format .pdf.

La note informative annexée aux servitudes d'utilité publique pour les canalisations de transport de gaz naturel ou assimilés et d'hydrocarbures (pièce n° 7.1.8) récapitule les communes concernées ainsi que la date de leur arrêté. La commune de Tilly-la-Campagne (Castine-en-Plaine) concernée par une canalisation de gaz faisant l'objet d'une SUP établie par arrêté préfectoral du 28/09/2016 est manquante. De plus, la date des arrêtés préfectoraux pour les communes de Giberville (AP du 23/01/2018) et Ouistreham (AP du 28/09/2016) est erronée.

Autres ICPE ayant fait l'objet d'un porter à connaissance

La communauté de communes de Caen la mer recense 10 établissements et 1 infrastructure au titre des ICPE ayant fait l'objet d'un porter-à-connaissance. La présence de ces installations génère des zones de dangers sortant des limites des établissements et infrastructures et qui ont fait l'objet d'une information de l'État :

- LABORATOIRES GILBERT (PAC signé le 18/12/2019 concernant la commune d'Hérouville-Saint-Clair) ;
- AGRIAL (PAC signé le 10/06/2020 concernant la commune de Blainville-sur-Orne) ;
- MURATA (PAC signé le 10/06/2020 concernant la commune de Caen) ;
- BOLLORE (PAC signé le 20/08/2020 concernant les communes de Mondeville et d'Hérouville-Saint-Clair) ;
- SOFRILOG (PAC signé le 20/08/2020 concernant la commune de Mondeville) ;
- COOPÉRATIVE AGRICOLE DE CREULLY (PAC signé le 28/09/2020 concernant la commune de Villons-les-Buissons) ;
- HAMELIN SAS (PAC signé le 28/09/2020 concernant les communes de Grentheville et de Cormelles-le-Royal) ;
- SAINT-MARTIN (PAC signé le 18/06/2021 concernant la commune de Mondeville) ;
- LABORATOIRES GILBERT site de Cambridge (PAC signé le 10/12/2021 concernant la commune d'Hérouville-Saint-Clair) ;
- NL LOGISTIQUE (PAC signés le 31/05/2022 et le 14/10/2024 concernant la commune de Mondeville) ;
- Infrastructure PORT NORMANDS ASSOCIÉS (PNA) Terminal de Ouistreham, d'Hérouville-Saint-Clair et de Blainville-sur-Orne (PAC signé le 20/08/2020 concernant les communes de Ouistreham, Hérouville-Saint-Clair, Blainville-sur-Orne, Ranville, Colombelles et Bénouville).

Les cartographies annexées aux règlements graphiques (pièce n° 6.2) doivent contenir un tramage spécifique représentant les périmètres susceptibles d'être affectés par les risques générés par les ICPE :

- zones de dangers très graves (Effets Létaux Significatifs - SELS) ;
- zones exposées à des Effets Létaux (SEL) ;
- zones exposées à des Effets Irréversibles (SEI).

Le règlement écrit (pièce n° 5.3) devra préciser les prescriptions applicables dans les périmètres concernés :

- dans les SELS, toute nouvelle construction est interdite, à l'exception d'installations industrielles directement en lien avec l'activité à l'origine des risques ;
- dans les SEL, toute construction est interdite, à l'exception :
    - d'installations industrielles en lien direct avec l'activité à l'origine des risques,
    - d'aménagement ou d'extension d'installations existantes,
    - de nouvelles installations classées, soumises à autorisation, compatibles avec cet environnement (notamment au regard des effets dominos et au regard de la gestion des situations d'urgence). La construction d'infrastructures de transport peut être autorisée uniquement pour les fonctions de desserte de la zone industrielle ;
- dans les SEI, seuls sont autorisés :
    - les constructions et installations en lien avec l'ouvrage à l'origine des risques et son exploitation,
    - l'aménagement ou l'extension d'installations ou de constructions existantes,
    - la réalisation d'une nouvelle installation classée ou d'un nouvel ouvrage de transport sous réserve de sa compatibilité avec cet environnement et la prise en compte des potentiels effets cumulés,
    - les changements de destination et les nouvelles constructions à usage d'entrepôt ;

- dans les zones d'effets faibles (zones d'effets indirects), seules sont autorisées les nouvelles constructions, y compris les extensions, résistantes aux effets potentiellement générés par l'ICPE en cas d'accident (protection des personnes).

<u>Bruit lié à la présence d'infrastructures et qualité de l'air extérieur</u>

<u>Plan d'exposition au bruit (PEB)</u>

La communauté de communes est concernée par le Plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome de Caen-Carpiquet, approuvé par arrêté préfectoral du 17 mars 2008.

Conformément à l'article L. 131-4 CU, le PLUi-HM doit être rendu compatible avec ce PEB. Il doit annexer et retranscrire le PEB.

L'arrêté préfectoral du 17/03/2008 portant approbation du PEB est bien mentionné dans l'état initial de l'environnement (pièce n° 2.3 - pages 354 et 355) et annexé au PLUi-HM (pièce n° 7.1.11). En complément, l'emprise du PEB devrait être reportée aux règlements graphiques (pièce n° 6.2). Par ailleurs, le PLUi-HM doit indiquer en quoi il est compatible avec les dispositions particulières aux zones de bruit autour des aérodromes définies par le PEB.

Tous les projets d'aménagement dans le périmètre délimité par l'arrêté mentionné doivent être conformes aux règles spécifiques d'urbanisme applicables aux zones du PEB. Une attention particulière doit être portée sur le respect des dispositions du PEB et de l'article L. 112-10 du Code de l'urbanisme s'agissant du projet envisagé sur le STECAL NH1 de Bretteville-sur-Odon.

Classement sonore

Des infrastructures routières (autoroutes, routes nationales, routes départementales, voies communales) et ferroviaires traversent le territoire et font l'objet du classement sonore approuvé par arrêté préfectoral du 15 mai 2017, modifié par l'arrêté préfectoral du 11 septembre 2024. Les voies en question sont disponibles sur le site de l'État[15]

Le classement sonore n'entraîne pas d'inconstructibilité. Néanmoins, conformément à l'article R. 111-4-1 du Code de la construction et de l'habitation, l'isolement acoustique des logements contre les bruits des transports terrestres doit être au moins égal aux valeurs déterminées par l'arrêté préfectoral de classement sonore du 15 mai 2017, modifié par l'arrêté préfectoral du 11 septembre 2024.

Dans le Calvados, l'arrêté reprend les prescriptions d'isolement acoustique définies par l'arrêté du 30 mai 1996 (relatif à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit), modifié par l'arrêté du 23 juillet 2013 et par les arrêtés du 25 avril 2003 (relatifs à la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement, de santé et les hôtels).

Les annexes informatives du PLUi-HM arrêté (pièce n° 73.3.a) font mention de l'arrêté préfectoral du 11 septembre 2024 et de la carte du classement sonore des infrastructures de transport.

Conformément à l'article R. 151-53 CU, ces annexes doivent être complétées et comprendre :

- le périmètre des secteurs situés au voisinage des infrastructures de transports terrestres, dans lesquels ces prescriptions d'isolement acoustique sont édictées,
- les prescriptions d'isolement acoustique édictées,
- la référence des arrêtés préfectoraux correspondants ainsi que l'indication des lieux où ils peuvent être consultés.

Le document (pièce n° 73.3.a) doit par conséquent être complété par les pièces listées ci-dessus.

Voies classées à grande circulation

La communauté de communes est traversée par les voies suivantes, classées à grande circulation par le décret n° 2010-578 du 31 mai 2010 :

- A 13 (Démouville, Giberville, Mondeville, Troarn)
- A 84 (Bretteville-sur-Odon, Mouen, Tourville-sur-Odon, Verson)

15 https://www.calvados.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement.-risques-naturels-et-technologiques/Bruits/Classement-sonore-des-infrastructures-de-transports-terrestres/Classement-sonore-des-infrastructures-de-transports-terrestres.

- RD 9 (Bretteville-sur-Odon, Carpiquet, Saint-Manvieu-Norrey, Thue-et-Mue (Cheux))
- RD 84 (Ouistreham)
- RD 220 (Bretteville-sur-Odon, Carpiquet)
- RD 223 (Colombelles)
- RD 230 (Giberville)
- RD 403 (Colombelles, Giberville, Mondeville)
- RD 513 (Colombelles)
- RD 514 (Bénouville, Ouistreham)
- RD 515 (Bénouville, Blainville-sur-Orne, Hérouville-Saint-Clair)
- RD 562 (Fleury-sur-Orne, Ifs)
- RD 562A (Caen, Fleury-sur-Orne)
- RD 613 (Caen, Mondeville)
- RD 675 (Giberville, Mondeville)
- RN 13 (Carpiquet, Rots, Saint-Germain-la-Blanche-Herbe, Thue-et-Mue (Bretteville-l'Orgueilleuse, Putôt-en-Bessin, Sainte-Croix-Grand-Tonne))
- RN 158 (Ifs, Castine-en-Plaine (Hubert-Folie, Rocquancourt, Tilly-la-Campagne), Le Castelet (Saint-Aignan-de-Cramesnil, Garcelles-Secqueville))
- RN 814 (Bretteville-sur-Odon, Caen, Carpiquet, Cormelles-le-Royal, Éterville, Fleury-sur-Orne, Grentheville, Hérouville-Saint-Clair, Ifs, Louvigny, Mondeville, Saint-André-sur-Orne, Saint-Germain-la-Blanche-Herbe)
- Route de Bretagne (Bretteville-sur-Odon)
- Av Henri Chéron, bd Yves Guillou, bd des Baladas, viaduc de la Cavée, bd Lyautey, bd Leroy, pl Demi-Lune, rue de Falaise (Caen)
- Rue de Caen, route de Falaise (Ifs)

En application de l'article L. 111-6 CU, en dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du Code de la voirie routière et de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

Cette interdiction s'applique également dans une bande de 75 mètres de part et d'autre des routes identifiées par le document d'orientation et d'objectifs du SCoT (dernier alinéa du III de l'article L. 122-1-5 du Code de l'urbanisme).
Elle ne s'applique pas :

- aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
- aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
- aux bâtiments d'exploitation agricole ;
- aux réseaux d'intérêt public.

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

Le PLUi-HM peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.
Ces dispositions n'ayant pas été activées, cette bande forfaitaire de 75 m, non modifiée par une étude spécifique, est à reporter dans le règlement graphique (pièce n° 6.2) qui n'en fait actuellement pas mention. Les interdictions associées doivent être retranscrites dans le règlement écrit (pièce n° 5.3).

Carte de bruit stratégique (CBS)

La directive européenne du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement a instauré l'obligation d'élaborer des cartes de bruit stratégiques (CBS) et des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) pour les grandes infrastructures de transport terrestre et pour les agglomérations supérieures à 100 000 habitants.

Dans le Calvados, les CBS des grandes infrastructures de transport terrestre élaborées par l'État ont été approuvées par arrêté préfectoral du 23 février 2023 au titre de la 4è échéance. Pour la communauté de communes, des infrastructures routières (autoroutes, routes nationales et départementales) et ferroviaires (tronçon Caen – Mézidon-Canon n° 366000) sont concernées.

Les annexes informatives du PLUi-HM arrêté n'en font pas mention. Ainsi, conformément à l'article R. 151-53 CU, ces dernières doivent être complétées et comprendre (pièce n° 7) :

- **les secteurs des cartes de bruit stratégiques affectés par le bruit,**
- **la référence des arrêtés préfectoraux correspondants ainsi que l'indication des lieux où ils peuvent être consultés.**

Les cartes de bruit stratégiques du territoire, élaborées par la communauté urbaine Caen la mer ont été approuvées le 27 mars 2025 au titre de la 4e échéance.
Les annexes informatives du PLUi-HM arrêté n'en font pas mention. Ainsi, conformément à l'article R. 151-53 du Code de l'urbanisme, ces dernières doivent être complétées et comprendre (pièce n° 7) :

- **les secteurs des cartes de bruit stratégiques de Caen la mer affectés par le bruit,**
- **la référence des arrêtés préfectoraux correspondants ainsi que l'indication des lieux où ils peuvent être consultés.**

Enfin, l'état initial environnement fait mention des CBS de Caen la mer, mais pas de celles de l'État. Il convient de les citer. De plus, la date d'approbation des CBS doit être indiquée Dans le document (pièce n° 2.3 - page 353).

Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)

- La directive européenne du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement a instauré l'obligation d'élaborer des cartes de bruit stratégiques (CBS) et des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) pour les grandes infrastructures de transport terrestre et pour les agglomérations supérieures à 100 000 habitants.

Dans le Calvados, le PPBE État a été approuvé par arrêté préfectoral du 07 août 2024 au titre de la 4è échéance. Pour la communauté de communes, les routes nationales n° 13, 158, 814 et 9814, l'autoroute concédée n° 13, l'autoroute non concédée n° 84 et l'infrastructure ferroviaire n° 366000 (tronçon Caen – Mézidon-Canon) sont concernées.

Les annexes informatives du PLUi-HM arrêté n'en font pas mention. Ainsi, conformément à l'article R. 151-53 CU, ces dernières doivent être complétées et comprendre :

- **les secteurs des cartes de bruit stratégiques de la 4e échéance, reprises pour l'élaboration du PPBE État,**
- **la référence des arrêtés préfectoraux correspondants ainsi que l'indication des lieux où ils peuvent être consultés.**

- Caen la mer a mis en place son propre PPBE pour les infrastructures dont elle assure la gestion. Il a été adopté le 27 mars 2025 au titre de la 4e échéance.

L'état initial environnement (pièce n° 2.3 - page 353) fait mention de ce PPBE au stade de la révision et le projet de la 4e échéance est annexé au PLUi-HM (pièce n° 7.3.3.c). Or, la 4e échéance a bien été approuvée.

Conformément à l'article R. 151-53 CU, les annexes informatives du PLUi-HM doivent être complétées et comprendre :

- **les secteurs des cartes de bruit stratégiques de la 4e échéance, reprises pour l'élaboration du PPBE Caen la Mer,**
- **la référence des arrêtés correspondants ainsi que l'indication des lieux où ils peuvent être consultés.**

De plus, l'état initial environnement fait mention du PPBE de Caen la mer, mais pas de celui de l'État. La collectivité étant également concernée par des infrastructures routières et ferroviaires gérées par d'autres gestionnaires (État, SANEF et SNCF Réseau[16], il convient d'en faire mention. Le document (pièce n° 2.3 - page 353) doit par conséquent être mis à jour.

- **<u>RECOMMANDATIONS</u>**

- Zones inondables :

Le rapport d'incidence qualifie les impacts résiduels pour les OAP de « nuls » ou « négligeables », alors que les mesures ERC appellent les observations suivantes :

- Plusieurs OAP se situent en zone inondable. Le simple respect des prescriptions du PPRM ne peut constituer des mesures ER.
- Le PPRM ne prend pas en compte la défaillance des ouvrages de protection contre les inondations. Tout ouvrage en zone inondable, même situé dans un secteur protégé par les digues, doit faire l'objet de compensation des volumes et des surfaces pris à la zone inondable. Cela signifie que l'évaluation doit prendre en compte la défaillance des ouvrages de protection contre les inondations.

Il est donc recommandé de revoir les appellations « ERC » pour certaines mesures.

- Risques naturels

Plusieurs OAP sont situées en zone d'aléa moyen à fort de retrait-gonflement des argiles (ex : Secteur Ouest à Thue-et-Mue, Le Bas de Tourville à Tourville-sur-Odon) ou de remontée de nappe (ex : Route d'Argences 2 à Troarn, Coeur de bourg à Troarn, Rue de la Chapelle à Soliers).
Dans ces zones à risque, les prescriptions communes des OAP recommandent la réalisation d'une étude de sol et l'adoption de mesures de consolidation le cas échéant.
Cependant, la construction d'habitations dans de tels secteurs, dans un contexte de changement climatique, est risquée et expose les futurs habitants à des aléas importants.

16 cf. Autres observations relatives aux lignes ferroviaires SNCF dans le rapport de présentation, les OAP, le règlement et la SUP T 1

- Qualité de l'environnement sonore

Le bruit, notamment en ville, peut être source de fatigue voire de stress pour les usagers et les habitants, ainsi que de troubles auditifs et extra auditifs (troubles du sommeil, désordres cardiovasculaires, effets sur le système endocrinien…). Souvent lié aux infrastructures de transport ou aux installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), il s'accompagne d'autres nuisances (pollution de l'air, risque routier…).
Le PLUI HM prend en compte les principales sources de bruit et favorise l'isolation phonique des bâtiments exposés. Néanmoins, l'isolation acoustique des bâtiments mériterait d'être complétée, notamment en période estivale. En ce sens, les prescriptions communes des OAP imposent un recul des constructions 7 m (habitations, établissements d'enseignement ou de santé) vis-à-vis des voies de circulation, par l'utilisation de bâtiments d'activités comme écran acoustique ou la mise en place de merlons paysagers. Ces mesures sont positives pour les OAP concernées, comme l'OAP ZAC du Chemin de Clopée ou l'OAP Entrée de bourg sud à Giberville.
Cependant, une attention particulière doit être apportée à la juxtaposition de zones acoustiquement incompatibles (habitat/zone d'activités, etc.) et à la préservation effective des "zones de calme" mentionnées dans le PADD.

- **Qualité de l'air extérieur**

La pollution atmosphérique constitue un enjeu de santé publique en raison de ses effets sanitaires à court terme (survenant quelques heures à quelques jours après une exposition à la pollution) et/ou à long terme (liés à une exposition chronique), et de l'exposition de l'ensemble de la population. Par ailleurs, les effets de la pollution de l'air peuvent apparaître à des niveaux de pollution plus faibles chez les personnes sensibles et vulnérables (femmes enceintes, nourrissons et jeunes enfants, personnes de plus de 65 ans, personnes asthmatiques…).

Le PLUi-HM intègre les enjeux de qualité de l'air via sa compatibilité avec le PCAET et sa stratégie de mobilité, traduite dans l'OAP thématique "Mobilité" : densification autour des transports en commun, développement des mobilités douces, ZFE. Le projet prévoit ainsi une baisse significative des émissions de polluants liées aux déplacements à l'horizon 2040, de – 66% à – 93% selon les paramètres étudiés, par rapport à 2022, ce qui est un objectif ambitieux.

Il conviendra cependant, lors des projets d'aménagement, d'éloigner les établissements accueillant des personnes sensibles (crèches, écoles, etc.) des principales sources de pollution routière. De plus, il importe que des dispositions spécifiques (marges de recul, protection par des haies denses, …) soient prévues pour limiter les risques d'exposition de la population aux traitements agricoles, en particulier à proximité des établissements accueillant des personnes sensibles, par exemple à proximité des OAP en extension comme l'OAP "Secteur Ouest" à Thue-et-Mue (Bretteville-l'Orgueilleuse).

- Sites et sols pollués

Un sol pollué peut entraîner des conséquences sanitaires non négligeables sur l'homme. Celles-ci dépendent de la nature des polluants, des voies d'exposition (inhalation, ingestion, etc.), du temps d'exposition, des concentrations, des caractéristiques de la population, etc. La possibilité d'apparition d'effets cumulatifs résultant du mélange possible des polluants est également à prendre en compte.

Avant tout aménagement sur un site potentiellement pollué, comme les friches industrielles visées par l'OAP "Nouveau Bassin" sur l'ancien site SFCC à Caen, il convient de s'assurer de la compatibilité de l'état des milieux avec l'usage futur des sites.
Conformément aux dispositions de la circulaire du 8 février 2007 relative à l'implantation sur des sols pollués d'établissements accueillant des populations sensibles, il conviendra d'éviter la construction de crèches, écoles maternelles et élémentaires, établissements hébergeant des enfants handicapés relevant du secteur médico-social, ainsi que les aires de jeux et espaces verts qui leur sont attenants, de collèges et lycées et établissements accueillant en formation professionnelle des élèves de la même tranche d'âge, sur des sites pollués.

Pour rappel, l'OMS estime qu'environ 12 m^2 d'espaces verts de proximité par habitant sont nécessaires en zone agglomérée.

Le projet prévoit majoritairement la préservation et la création d'espaces verts en zones urbanisées, comme dans le cas de l'OAP "Ilot C" à Fleury-sur-Orne qui vise un "parc habité", ce qui est favorable à la santé.

Enfin, il conviendra de rester vigilant à une bonne circulation et au renouvellement des eaux (et ainsi éviter des zones de stagnation) et de retenir des choix d'aménagement et des dispositions constructives permettant de prévenir l'apparition de gîtes larvaires.

- Lignes à haute tension (HT-THT)

Plusieurs lignes à haute tension traversent le territoire. Ces dernières sont listées et représentées en annexes, mais ne sont pas reportées sur les plans de zonage par commune. Il convient de les intégrer à ces zonages graphiques. Il conviendra de s'assurer qu'aucune zone de développement n'est située à proximité immédiate de ces lignes. De plus, il convient de ne pas implanter de nouveaux établissements sensibles (hôpitaux, maternités, établissements accueillant des enfants tels que crèches, maternelles, écoles primaires, etc.) dans les zones exposées à un champ magnétique supérieur à 1 µTesla, conformément à l'instruction du 15 avril 2013 relative à l'urbanisme à proximité des lignes de transport d'électricité.

B) ANALYSE DES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

B.1 Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) thématiques

- **CONSTAT**

Les OAP s'articulent autour de 4 grandes thématiques : Environnement, Activités économiques, Habitat, Mobilités.

- **RECOMMANDATIONS**

Pour favoriser l'appropriation et la lisibilité du document, il serait utile d'intégrer une carte de localisation des périmètres d'OAP à l'échelle intercommunale après l'introduction.
Une attention particulière sera portée à la qualité des documents (source, netteté des cartes et des légendes, échelle, etc.) et aux références architecturales, urbaines et paysagères proposées dans les quatre thématiques proposées.

Une OAP risques et nuisances aurait pu être proposée au vu de la transversalité de la thématique et de son impact sur la constructibilité des zones en extension et en densification urbaine.

OAP Habitat

La loi Solidarité Renouvellement Urbain (SRU) s'applique sur la commune nouvelle et non sur la commune déléguée. Ainsi, dans le tableau p. 54, l'application de la loi SRU à la commune de Bretteville l'Orgueilleuse nécessiterait d'être clarifiée, car elle fait partie de la commune nouvelle de Thue et Mue. De même, sur la carte p. 55, les limites de la commune nouvelle de Thue et Mue doivent être visibles.

À la p. 56 du document, le titre et le paragraphe concernant les financements des logements PLUS et PLAI doivent être mis en cohérence. En effet, le titre indique que pour « *toute opération comprenant 20 logements locatifs sociaux ou plus, 40 % des logements seront de type PLAI », alors que le paragraphe indique « 40 % des logements locatifs sociaux (parmi les PLUS et les PLAI produits sur le territoire) devront être financés en PLAI ».* Il faudrait préciser s'il est nécessaire de respecter les deux prescriptions ou corriger si c'est une erreur d'écriture.

Il pourrait être intéressant, du fait des spécificités propres au bâti existant, que le PLUi HM comporte des OAP spécifiques à la réhabilitation du parc de logements existants anciens en cohérence avec ce qui figure dans le SCoT.

- Les dispositifs mis en œuvre pour accompagner la politique volontariste de réhabilitation et de rénovation, notamment thermique, du parc ancien

Le SCoT vise l'engagement dans la durée d'une politique volontariste de réhabilitation et de rénovation, notamment thermique, des bâtiments ainsi que la réalisation de bâtiments sobres et réversibles. Le SCoT fixe notamment d'analyser le parc de logements antérieurs à 1984, pour évaluer sa qualité notamment thermique, et l'importance de la vacance pour, si le besoin est avéré, se fixer des objectifs et modalités d'intervention.
Le PLUi-HM est assorti de dispositions intéressantes (OAP bioclimatisme, règles particulières), répondant à ces objectifs.

En adéquation avec le document « justification des choix retenus », l'OAP thématique Habitat pourrait intégrer des orientations spécifiques sur la réhabilitation du parc de logements existants, afin de l'adapter aux nouvelles réglementations en matière d'isolation thermique, d'énergie et d'accessibilité. Il pourrait ainsi être intéressant, du fait des spécificités propres au bâti existant, que le PLUi-HM comporte des OAP spécifiques à la réhabilitation du parc de logements existants anciens.

Les dispositions communes du règlement prévoient, en page 18, une majoration des règles de hauteur en cas d'isolation par l'extérieur, « dès lors que la mise en œuvre de cette isolation permet de respecter les normes fixées par la RE 2020. ». La RE 2020 n'étant pas applicable aux bâtiments existants anciens, cette disposition n'est pas nécessaire.

OAP Environnement

En cohérence avec la mise en œuvre de la Trame Noire[17], le chapitre sur la thématique *« Environnement »* spécifique à *« La trame noire »* p. 15 aurait pu intégrer une délimitation de la

17 Cf. PADD Thématique « *Biodiversité et espaces naturels* » Orientation N° 3 *« Délimiter et mettre en œuvre la trame noire »* p. 43

trame noire dans les annexes cartographiques (p. 30 et suivantes) en articulation avec les prescriptions du règlement écrit et graphique pour favoriser la préservation des espèces nocturnes et les économies d'énergies.
Cette délimitation peut par exemple intégrer les zones préférentielles de renaturation au titre du L. 211-1 du Code de l'urbanisme et les secteurs de performance énergétique renforcée au titre de l'article L. 151-21 du CU[18]
Il serait également utile de rappeler a minima la législation sur la pollution lumineuse avec notamment les heures d'extinction[19].

Par ailleurs, l'OAP thématique Environnement présente de nombreuses dispositions à respecter qui mériteraient d'être synthétisées pour qu'elles puissent être respectées.

Cette OAP propose une annexe cartographique des corridors existants et à restaurer. Cette cartographie présente notamment 2 corridors à restaurer (boisé et boisé humide) localisés pour le 1er sur le site de l'entreprise RVI à Colombelles et pour le 2e sur le site du terminal de Blainville.

Pour le choix des essences des espaces verts, si l'OAP thématique Environnement promeut les essences locales, il conviendra néanmoins de privilégier celles au pouvoir allergisant le plus faible et de veiller à la non-prolifération d'espèces invasives et/ou nuisibles à la santé.

B.2 OAP sectorielles

- **CONSTAT**

– Sur la forme : Les OAP sont articulées autour de 4 points *(introduction avec photo aérienne du site ; schéma ; programmation ; orientations d'aménagement)*. Les fiches sont claires et succinctes, ce qui facilite leur lecture. Les cartes associées étant floues pour certaines OAP, pourraient être améliorées pour être plus facilement lisibles.

– Sur le fond : un effort important de renouvellement urbain et de densification dans la plupart des communes. Il en est de même en matière de création de lisières végétalisées et liaisons douces.

– Sur les orientations des communes : Il est prévu 4 types d'orientations communes à toutes les OAP *(des lisières en limite des espaces naturels et agricoles ; la prise en compte des nuisances sonores ; la protection et restauration des ZH ; la prise en compte des risques (inondation, remontée de nappe, ruissellement, effondrement de cavité, retrait-gonflement des argiles, risques technologiques, glissement de terrain, chutes de blocs, sols pollués).*

- **RÉSERVES**

L'article L. 151-6-1 CU précise que les OAP *« définissent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, **un échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser** et de réalisation des équipements correspondant à chacune d'elles, le cas échéant. »*

En application de cet article, Il est nécessaire que l'ensemble des OAP fasse l'objet d'un échéancier d'ouverture à l'urbanisation au regard des phases prévues.

18 Cf. p. 225 du Livre 2.4 « Justifications des choix retenus ».

19 https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr./arrete-du-27-decembre-2018-relatif-prevention-reduction-et-limitation-des-nuisances-lumineuses

Les échéanciers doivent être précisés pour les différents projets identifiés dans le tableau récapitulant les remarques sur les OAP (voir ci-dessous), pour chaque phase de travaux, avec les surfaces associées.

Suite à l'inventaire des capacités de stationnement réalisé à l'échelle de Caen la mer p. 366 et s. du Livret 2.2 « Diagnostic territorial et socio-économique », les besoins en stationnement doivent être identifiés et déclinés dans les OAP sectorielles concernés au titre de l'article R. 151-8 al.4 CU en articulation avec les orientations du PADD (p. 57), le volet Mobilités du POA (p. 67 et s.) et l'OAP thématique sur « le stationnement » (p. 63 et s.).

- **RECOMMANDATIONS**

Les échéanciers d'ouverture à l'urbanisation (phasage) pourraient être cartographiés notamment par rapport au rythme de construction des logements sur l'ensemble des OAP, notamment ceux identifiés dans le tableau récapitulatif ci-dessous.

Certains points font l'objet des remarques suivantes :
– Sur la forme :

- **L'ajout de cartes des OAP à l'échelle communale, supra-communale (lorsque des OAP sont contiguës sur plusieurs communes) et intercommunale permettrait d'améliorer la lisibilité des OAP et l'information du public,** en faisant apparaître, notamment, leur implantation par rapport au centre-ville, aux infrastructures ou encore aux projets en cours.
-
- Les schémas auraient pu **préciser le zonage** actuel/futur du secteur.

– Sur le fond :

- Certaines OAP sont détaillées et approfondies (Caen, Colombelles notamment), d'autres reprennent **les anciennes OAP** des précédents PLU, s'inscrivant dans la poursuite d'une périurbanisation classique, sans justification (exemples : projets de lotissements à Démouville, Cuverville, Bénouville, etc).

  Reconduire des OAP sans réinterroger leur pertinence ou fixer d'ambitions claires en matière de qualité architecturale et paysagère, s'inscrivant dans un modèle d'aménagement périurbain classique, semble peu compatible avec la transition écologique et la trajectoire de sobriété foncière. Dans ces OAP, **les ambitions en matière de qualité architecturale et/ou paysagère mériteraient d'être davantage affirmées**, d'autant qu'en application de la loi du 3 janvier 1977, la création architecturale, la qualité des constructions, leur insertion dans le milieu environnant, le respect du paysage naturel et urbain ainsi que du patrimoine sont considérés comme d'intérêt public.

- A Ouistreham, le Conservatoire du littoral, en lien avec Caen la mer et la commune, porte une démarche de réaménagement de la Pointe du Siège, en vue de redonner de l'espace à la mer, reconstituer des dunes littorales et des prés-salés et contribuer à la renaturation du site. **Une OAP devrait être intégrée au PLUi-HM pour permettre la réalisation de cette opération.**

– Sur les orientations communes aux OAP :

- Certaines orientations communes auraient pu être ajoutées, concernant notamment :
  - **L'insertion architecturale et paysagère des constructions neuves** (supra) ;
  - **Les** c**lôtures** pour favoriser la végétalisation et la circulation de la faune sauvage (hérissons…) ;
  - **La recherche de mixité** (fonctionnelle, sociale) ;
  - les lisières d'urbanisation doivent être comptabilisées comme de la consommation d'espaces naturels agricoles et forestiers.

- Concernant les orientations communes liées aux risques :
  - Les éléments relatifs aux zones potentiellement inondables sont des **recommandations**, mais il pourrait être précisé qu'elles s'ajoutent aux **prescriptions** du règlement écrit et graphique ;
  - Dans les risques d'inondation, ajouter la **submersion marine** y compris le long de l'Orne.

- Évaluation des incidences des OAP sectorielles :

Les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) visent à exprimer de manière qualitative, sur des quartiers ou secteurs ou sur des enjeux du territoire, les ambitions et la stratégie territoriale en termes d'aménagement.

Plusieurs prescriptions communes à l'ensemble des OAP ont été définies. Elles concernent notamment, les zones humides et les zones à risque (inondation, ruissellement des eaux pluviales, effondrement des cavités souterraines, retrait-gonflement des argiles, ..).

RECOMMANDATIONS PAR OAP

B.2. 1. Les OAP intercommunales

Intercommunale	Caen – Nouveau Bassin	x	– Élément de contexte intéressant mais à actualiser. Mentionner dans la fiche l'élaboration en cours du PPA de l'estuaire de la Basse Vallée de l'Orne, qui acte la redirection du projet Nouveau Bassin face aux risques et au changement climatique et en fait un site pilote sur le territoire. – Indiquer également dans la fiche le principe d'un aménagement transitoire du secteur, qui évolue à mesure de la montée du niveau de la mer – Insister sur l'exemplarité et sur la notion de site pilote du PPA, innovant et expérimental – Orientations d'aménagement : « à partir de 2027, les résultats obtenus permettront de reprendre ou, le cas échéant, de réorienter le projet » : plutôt « la redirection du projet prendra en compte les résultats de l'étude hydraulique ». – Carte page 56 : légende à préciser – Carte page 57 : principe de franchissement toujours d'actualité ? – Intégrer le secteur Montalivet - Franchissement du canal maritime : nécessité d'une étude de faisabilité eu égard aux contraintes de navigation et d'exploitation (tirants d'air des navires) - L'étude hydraulique en cours n'est pas une mesure de réduction mais elle servira à définir les mesures ERC

B.2. 2. Les OAP communales (cf. Annexe 2 : OAP)

Commune	Nom OAP sectorielle	Absence d'échéancier	Observations
Authie	Saint Louet	x	échéancier annoncé après 2031 mais les aménagements sont déjà commencés
	Cussy		bien prendre la frange d'urbanisation
Bénouville	Le Clos des possibles	x	– OAP reconduite qui pourrait être requestionnée car elle engendre une forte consommation d'espace. – Ambition architecturale qui pourrait être développée, hormis l'indication en introduction de *« définir une programmation novatrice et nouvelle »*. *– OAP à actualiser car travaux en cours sur vue aérienne du 11/09.* *- Préciser les liaisons avec l'environnement immédiat (le cœur de ville, le canal, le château...)*
Biéville-Beuville	Route de la bijude		Carte à ajouter pour faire apparaître les OAP à l'échelle de la commune, car les deux sont très proches et très liées, excentrées par rapport au bourg
	secteur d'habitat ouest		
Blainville-sur-Orne	Terre d'avenir	x	Coup parti (phase 3 en cours d'aménagement) dans le cadre d'une périurbanisation classique en extension urbaine sur terrains agricoles, sans orientations en matière de qualité architecturale et paysagère, sans recherche de mixité (sociale, fonctionnelle) ni de diversification de la typologie des logements (individuels).
Bourguébus	rue de l'église		- Importance de bien articuler les deux OAP afin de mener un projet global, cœur de bourg et ZAC. – Démarche approfondie et intéressante sur une friche
	Coeur de bourg	x	
Bretteville sur Odon	Secteur 2	x	- La création d'une « nouvelle centralité » pourrait être davantage justifiée, notamment par rapport aux liens avec l'existant (centre-bourg et commerces existants). – Points de vigilance : protéger les arbres existants dans le parc par rapport au Périmètre ABF - Préciser la partie du site soumise au risque d'inondation - Secteur sud qui borde l'Odon situé en ZNIEFF II. Dans l'OAP, il est proposé un recul de constructibilité par rapport aux berges de l'Odon de 10 m. Ce recul doit être supérieur (20 m) pour tenir compte du zonage de la ZNIEFF II et être conforme aux prescriptions (dispositions communes) relatives aux constructions le long des rives (page 49).
	Secteur 3	x	L'OAP fait mention d'un « délaissé » (terrain nu), mais il s'agit d'un jardin avec boisement. Supprimer le souhait de faire « un espace public à dominante minérale » => plutôt en faire un lieu de respiration où le végétal est préservé.
	Secteur 4		- Projet situé en bordure de la D220 en forte mutation : il pourrait accueillir une densité assez élevée (cf : collectif à R+3 de l'autre côté de la route). - Supprimer le souhait de faire « un espace public à dominante minérale »
	Festyland		Réflexion à mener sur le parking (végétalisé /désimperméabilisé...)
Caen	Secteur Authie Nord Touraine		Élément de contexte à actualiser : *« pôle petite enfance dont la mise en service sera effective à la rentrée 2018 »*.
	Secteur Caserne Folie-Couvrechef		Élément de contexte à actualiser : *« il est envisagé une démolition partielle de ces immeubles »* > déjà démolis
	Bellivet		Éléments de contexte à actualiser : *« depuis 2012, diverses études ont été menées sur les questions de centralité et de redynamisation du centre ville commerçant »* > évoquer l'ORT de Caen et son objectif de revitalisation. OAP à actualiser avec le projet déjà envisagé (cf : projet Gardette)

Commune	Nom OAP sectorielle	Absence d'échéancier	Observations
Caen	Secteur trebucien		- Expliquer pourquoi le parking est intégré dans l'OAP - OAP à actualiser avec les travaux en cours
	Quartier du chemin vert		- OAP à actualiser
	Secteur Detolle-Beaulieu		– Cartes à clarifier pour gagner en lisibilité ; ajouter une vue d'ensemble. – Point de vigilance : intégrer dans la réflexion le site de l'ancienne Maison d'arrêt qui fait l'objet d'un projet de reconversion en habitat => ce projet pourrait faire l'objet d'une OAP dédiée – Page 111, il est indiqué : *« 30 % de la surface de plancher destinés à l'habitat doivent être, à minima, affectés à des LLS»* => vérifier si les % ne sont pas plutôt calculés en fonction du total des logements - TVB prise en compte (+) - secteur carrières à ajouter (en + des cavités)
	Secteur gare Sud		Secteur concerné par des cavités souterraines > pourrait être indiqué dans l'OAP, car les aménageurs devront effectuer des études de sol.
	Secteur Montalivet		– Il est indiqué que le secteur est soumis à *« plusieurs »* aléas (p122) : les citer clairement pour prise en compte dans les modes constructifs. – Il conviendrait d'adapter le projet en fonction des concertations en cours avec SNCF immobilier – Un lien pourrait être fait avec la redirection du projet Nouveau Bassin et le PPA de l'estuaire de la BVO en cours d'élaboration.
	Pierre Heuze		Actualiser contexte : CLM compte 6 QPV (et non 7 comme indiqué).
	Grâce de Dieu Secteur SE		Actualiser contexte : CLM compte 6 QPV (et non 5 comme indiqué). Peu d'éléments sur les constructions et aménagements souhaités. Relier l'OAP avec le projet Langevin.
	Secteur Clémenceau	x	OAP à clarifier sur ce qui est déjà fait/reste à faire.
	Université campus 1		– Suite à restructuration globale du site de l'université, mutation d'une emprise de 1,8 ha en logements privés, résidence intergénérationnelle, centre de santé. Intégrer la problématique du stationnement à l'échelle du quartier (suppression zone stationnement)
	Caen-Secteur EPOPEA		Actualiser dans le contexte : « Conseil général » > Conseil départemental - L'enjeu d'entrée de ville est à faire apparaître clairement. -Toutes les orientations écrites sont à traduire dans le schéma. - Porter une attention sur la trame verte et notamment la continuité écologique côté CHU. - Réflexion sur le parking silo à étendre pour la gestion du stationnement à tout le secteur (intégration paysagère, imperméabilisation, connexions douces à hiérarchiser). - Incohérence d'implantation du bâtiment phare (R + 9) à l'angle du Ganil entre le schéma p 147 et p 150 (espaces végétalisés?)
Cairon	secteur d'équipement buron		L'implantation du projet n'est pas en continuité du tissu urbain (extension)
Cambes en plaine	Cambes-en-Plaine-Anciens abattoirs		Projet accompagné en 2021 par la DT, puis abandonné par la commune. Réinscrit au PLUiHM. Fort enjeu d'insertion architecturale et paysagère en cœur de bourg.
Carpiquet	Carpiquet-Rue des Marettes		(+) Rare OAP à prévoir des éléments patrimoniaux et cônes de vue à protéger.

N°	Commune	Nom OAP sectorielle	Absence d'échéancier	Observations
38	Castine en Plaine	Castine en Plaine (Hubert-Folie : rue du Parc)		L'allée de tilleuls du château est un site classé. Attention à l'insertion paysagère des constructions prévues dans le parc du château.
40	Colleville-Montgomery	Quartier d'habitat Sud		Remarque générale : 5 OAP sur la commune de Colleville-Montgomery (7,7 ha), dont 2 en extension urbaine > une carte de synthèse serait utile.
43		rue du château d'eau	x	
45	Colombelles	Cité du Calvaire		Remarque générale : 8 OAP sur Colombelles > une carte de synthèse serait utile. (+) Une des seules OAP à intégrer des photos de types de bâtis attendus et de cônes de vue à préserver.
46		Cité Suédoise		Actualiser l'introduction : Calvados Habitat = Inolya
47		Pointe du Plateau Campus technologique	x	Point de vigilance : OAP à actualiser, car seules les activités économiques sont ciblées. Conformément à la modification simplifiée n°2 du PLU de Colombelles (juin 2025), l'OAP Campus technologique devrait permettre également implantation de grands équipements ou activités pour les loisirs, la culture ou l'enseignement. Echéancier après 2031, il semblerait cependant que certains projets soient prévus avant 2031 Objectif de qualité urbaine et d'insertion paysagère à prévoir y compris dans les zones économiques
48		Jaur-s/Spitzer		L'OAP pourrait être étendue le long de l'avenue Jean Jaurès en direction des stades afin d'assurer la cohérence du secteur. Pas d'échéancier
49		Quartier St Serge		Site concerné par un risque fort d'inondation par remontée de nappe et débordement de cours d'eau : il serait utile de prévoir des modes de construction adaptés dans l'OAP ainsi qu'un recul par rapport à l'Orne.
50		centre ville		Utilité de l'OAP à démontrer
51		ancien collège		Projet à mettre à jour - à relier avec l'OAP « cité suédoise »
52		Lazzaro 4		Utilité d'extension est en secteur économique à indiquer.
53	Cormelle le royal	entrée de bourg	x	
55		rue du champ de foire	x	
56	Cuverville	Clos Cuvervilla		OAP reconduite sans être réinterrogée. Périurbanisation classique en extension urbaine, sans orientations en matière de qualité architecturale et paysagère.
57		rue alfred richer	x	
60	Démouville	Secteur de Malassis		Périurbanisation classique en extension urbaine, sans orientations en matière de qualité architecturale et paysagère.
63	Epron	ZAC Orée du golf	x	zac intégralement consommées entre 2011-2020 dans le SCoT Caen Métropole L'OAP pourrait évoquer la démarche de labellisation Écoquartier dans laquelle la ZAC Orée du Golf est engagée. - Actualiser et distinguer les espaces construits / projets. - Les continuités de circulation seront utilement revues. - Les phases de constructions pourraient être indiquées

Giberville	ZAC chemin de la Clopée	x	– Forte conso d'espace prévue après 2031 en extension urbaine. –Développer la mixité fonctionnelle dans le projet - Intégrer une vision intercommunale avec le projet d'OAP de colombelles au nord de la zone
Giberville	rue de l'eglise	x	
Giberville	zone d'activité du matray	x	
Hermanville sur mer	lotissement du pré Romain	x	(+) Rare OAP à prévoir la préservation/restauration de haies + 10 % de la surface du projet en espaces verts.
Hérouville Saint Clair	Presqu'ile	x	– L'OAP pourrait être actualisée en faisant référence à l'élaboration du PPA et à la redirection du projet Nouveau Bassin qui était lui aussi une composante du PIM. - Le périmètre diffère entre la photo et le schéma - Avis sur les risques d'inondations
Ifs	Secteur sud	x	– OAP claire et détaillée, avec des orientations en matière de qualité paysagère et de desserte.
	secteur plaine	x	OAP claire et détaillée, fixant des orientations en matière de composition urbaine, organisation du bâti, qualité architecturale et paysagère, desserte.
Mathieu	secteur de lauirélie	x	
	Secteur de la gare	x	– Opération mixte (habitat, activités) prévue sur 16 ha en deux phases : l'une avant 2030, l'autre après 2030. Eu égard à la consommation foncière, l'OAP aurait pu être plus précise.

Sannerville	Grand Ouest	x	Vigilance : poursuite de la périurbanisation en extension urbaine, avec forte consommation foncière (17 ha), sans éléments de qualité architecturale et/ou paysagère.
	Les bambins	x	
Soliers	zac le parc		zac comptant sur 2011-2020 dans le SCoT Caen Métropole
Thue et Mue	B l'O – La Distillerie	x	Couvert boisé dense : avis PCE par rapport à son urbanisation Cette zone ouverte à l'urbanisation est boisée. Dans l'OAP, il est proposé une zone non constructible où sera préservé le couvert boisé existant. Cependant aucun principe de compensation (type de compensation et localisation) n'est développé en ce qui concerne le reste du couvert boisé qui sera supprimé.
	B l'O – Secteur bourg		Projet soumis à la servitude de protection des abords des MH. La légende doit être clarifiée : à quoi correspond la ligne de points rouge à l'angle de la route de Caen et la D83. A quoi correspond le motif hachuré le long de la route de Caen. Il serait opportun d'ajouter une protection sur le pavillon de chasse. Murs en pierre de Caen suivant visite AC/PC en 2024 : qualité paysagère et urbaine

N°	Commune	Nom OAP sectorielle	Absence d'échéancier	Observations
123	Thue et Mue	B l'O – zone d'activités		OAP présentant de fortes prédispositions à la présence de zones humides Inventaire zones humides réalisé dans le cadre du permis d'aménager : aucune zone humide au sein de l'OAP
124		Bl'O – Secteur ouest		Proximité de la RN 13 : risques de fortes nuisances sonores.
126		Le coeur de bourg		Un inventaire zones humides devra être réalisé avant aménagement du site
127		Cheux-rue du bocage	x	Un inventaire zones humides devra être réalisé avant aménagement du site
129		putot en bessin b – secteur central	x	Un inventaire zones humides devra être réalisé avant aménagement du site
130	Tourville sur odon	Le Bas de Tourville		L'accès à la parcelle sera un vrai sujet, car elle est reliée à la RD 675 par la rue de l'église (rue étroite) et un accès rural. Reconduction d'une OAP existante
131	Troarn	Route d'argence 1		Bien qu'il soit acté le principe de conservation d'un alignement d'arbres, aucun principe de compensation (type de compensation et localisation) n'est développé en ce qui concerne les arbres qui seront supprimés. Plus généralement, pour plusieurs secteurs ouverts à l'urbanisation, il est précisé dans les OAP correspondantes, la nécessité de préserver des arbres ou certains arbres remarquables. Cependant aucun principe de compensation (type de compensation et localisation) n'est développé en ce qui concerne les arbres ou les couverts boisés qui seront supprimés
132		route d'Argence 2	x	OAP à préciser : en l'état, elle ne peut pas encadrer une densification de qualité. Probables zones humides dans la partie sud-est de l'OAP
134	Verson	Hameau Foulon		Rare OAP à prévoir un cône de vue à prendre en compte.
135		Ecoquartier		ZAC consommant sur 2011-2020 (prise en compte par le SCoT Caen Métropole)

C) ANALYSE PAR PIÈCE

Les observations ci-dessous sont des recommandations.

1) Rapport de présentation

- Sur la pièce 2.1 *« Diagnostic territorial et socio-économique »*

- p. 17 et s. : Le **chiffre de population a**nnoncée (296 000 à 300 000 habitants) ne correspond pas à la version définitive du PADD (290 000 hab). Ce dernier chiffre est pourtant repris p. 18 si les « *tendances démographiques 2016-2021 se maintenaient »*.

- p. 22 : Pour l'**emploi,** l'hypothèse de croissance de 1 000 emplois/an ne correspond pas au PADD (900 emplois /an) soit un écart de 2000 emplois sur 20 ans
Il sera donc nécessaire de mettre en cohérence les chiffres de la croissance démographique et de l'emploi avec le scénario du PADD.

- p. 29 et s. Le chapitre « *Un territoire-carrefour des paysages »* pourra être actualisé / enrichi avec la mise à jour de l'Atlas des paysages de Normandie sur le département du Calvados (DREAL avril 2025)[20]

Dans le rapport de présentation, aucune mention n'est faite du programme *« Petite Ville de Demain »* (PVD), bien que deux communes en soient lauréates, Thue et Mue et Ouistreham. Il aurait pu être opportun de reprendre les éléments de diagnostic des documents cadres du programme. Le rapport fait toutefois mention dans le chapitre *« c. Une part importante de projets en renouvellement urbain »* p. 158 et s. des trois périmètres *«* d'Opération de revitalisation de territoire *» (*ORT) présents sur le territoire intercommunal, soit la ville de Caen, Thue et Mue, Ouistreham, sans toutefois représenter ces périmètres par une cartographie. Toutes les opérations des programmes PVD et ORT pourraient donc être utilement recensées et cartographiées en articulation avec le POA – Volet Habitat et les OAP (thématique habitat et /ou sectorielle concernée).

- p. 162 : Le projet de Raccordement de la RD 658 (Grentheville) à l'A 13 n'est pas mentionné.

- p. 271 : Il pourrait être précisé que le Plan départemental d'action pour le logement et l'hébergement des personnes défavorisées (PDALHPD) 2024-2029 a été validé par le Département le 24 mai 2024[21].

- p. 281 et s. : Il aurait été intéressant d'avoir une analyse de la consommation foncière des ZAE sur la période 2011-2020 en articulation avec les objectifs du ZAN.

20 Actualisation de l'atlas des paysages de Normandie – département du Calvados | DREAL Normandie

21 *Plan départemental d'actions pour le logement et l'hébergement des personnes défavorisées 2024-2029 - Hébergement - Hébergement et logement - Solidarités et cohésion sociale - Actions de l'État - Les services de l'État dans le Calvados*

- p. 371 et s. : En complément des cartes des capacités des parcs de stationnement ouverts au public, il serait utile d'afficher (éventuellement en annexe) un tableau par commune des capacités de stationnement ainsi qu'une carte des 4 grands secteurs de stationnement (identifiés dans le tableau p 372) en articulation avec les orientations du PADD sur les « stationnements » (p 57), du POA-volet Mobilité (p. 67 et s.) et les besoins en stationnement à identifier dans les OAP sectorielles au titre de l'article R. 151-8 al 4 du Code de l'urbanisme.

- p. 397 : En lien avec le calcul de la Consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers (cf. Partie A3), il manque, en complément de la carte, un **tableau chiffré des surfaces consommées / disponibles dans les zones 1AU pour chacune des 48 communes**
p. 406 : Idem pour le potentiel foncier en renouvellement 2026-2040

- Sur la pièce 2.2 « Diagnostic agricole »

Le diagnostic de qualité réalisé avec l'appui de la Safer et de la chambre d'agriculture aborde l'ensemble des thématiques. Toutefois, la pagination sera revue en cohérence avec le sommaire.
p. 111 et s. (p. 56 du document) : Une carte de synthèse de la consommation d'espaces par photo-interprétation entre 2011 et 2020 déclinée par commune (sous forme de tableau en annexe) pourrait être utile en lien avec le calcul de la Consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers (cf. Partie A3).

- Sur la pièce 2.3 *« État initial de l'environnement » (EIE)*

a) Cours d'eau :

Le document « État Initial de l'Environnement » ne présente pas l'ensemble des cours d'eau alors qu'il devrait présenter les cours d'eau considérés officiellement comme tels par le Code de l'environnement (L.215-7-1)[22].

b) Risque de remontée de nappe :

La carte présentée dans le document « État Initial de l'Environnement » pourrait utiliser les dernières données de la DREAL. Ces dernières sont beaucoup plus précises (0-10 cm / 10 cm-50 cm / etc.) et correspondent mieux à la réalité du terrain[23].

c) Zones inondables :

L'EIE comprend seulement une carte : « Figure 332 – « Inondations par débordement de cours d'eau. Néanmoins, cette carte ne permet pas de visualiser correctement les zones inondables du territoire.

Le document « État Initial de l'Environnement » devra être complété par des données précises sur les zones inondables du territoire (surface de zone inondable, surface urbanisée située en zone inondable, évolution des surfaces soustraites aux zones inondables depuis les dernières années, etc.)..

d) Site des mesures compensatoires :

Il est vivement recommandé d'intégrer la totalité des mesures compensatoires prescrites dans un acte administratif, comme prévu par l'article L.163-5 du Code de l'environnement, dans l'« État Initial de l'Environnement »

22 https://carto2.geo-ide.din.developpement-durable.gouv.fr/frontoffice/?map=f2b45820-3cf8-4863-b43b-c63552c46838#

23 https://carto2.geo-ide.din.developpement-durable.gouv.fr/frontoffice/?map=73f0db91-9aa8-447b-8f3d-241c960888a9

e) Zones humides

La carte « Figure 255 : Carte des zones humides » pourrait intégrer les zones humides potentielles, ainsi que les zones humides identifiées d'après les études de délimitation réalisées dans le cadre du Plui. En outre, cette carte date de 2023 et devrait être réactualisée avec les dernières données de la DREAL.

Le dossier sera utilement complété par les données suivantes : surface de zone humide avérée, surface de zone humide dégradée, surface de zone humide potentielle, fonctionnalité des zones humides (zone tampon, écrêtage des crues, etc. ainsi que l'évolution de la surface des zones humides depuis les dernières années, etc.)

Pour rappel, la réalisation de l'état initial de l'environnement doit déboucher sur des enjeux environnementaux, hiérarchisés et territorialisés, pour prendre en compte les spécificités locales. Ces enjeux sont entendus comme des questions d'environnement qui engagent fortement l'avenir du territoire, les valeurs qu'il n'est pas acceptable de voir disparaître ou se dégrader, ou qui peuvent être gagnées ou reconquises, tant du point de vue des ressources naturelles que de la santé publique ou de la qualité de vie. En l'absence d'un état initial précis, il n'est pas possible de correctement prendre en compte les spécificités locales du territoire de Caen la Mer.

Sur la pièce 2.4 *« Choix et justifications » et ses annexes 2.8*

Ce document essentiel assure la bonne articulation entre toutes les pièces du PLUi-HM

Dans la pièce 2.4, les renvois aux annexes (listées ci-dessous) ne sont pas suffisamment précis et numérotés ce qui ne facilite pas la lecture :

2.8.1 Atlas des consommations PLUi-HM par commune
2.8.2 Atlas des gisements fonciers potentiels issus de la stratégie foncière
2.8.3 Atlas des Zones d'Activités Économiques
2.8.4 Étude des impacts des projets d'urbanisation sur l'activité agricole
2.8.5 Incidences des zones AU sur l'activité agricole
2.8.6 Atlas des bâtiments pouvant changer de destination
2.8.7 Justification des secteurs de taille et de capacité limitées

Dans les deux Atlas de « consommations PLUi-par-commune » (2.8.1) et « des gisements fonciers », (2.8.2) il est vivement recommandé d'indiquer les données chiffrées (totales et par secteur) de la consommation d'espaces pour faciliter la déclinaison et les justifications de consommation d'espaces par commune.

Par ailleurs certaines zones d'extension urbaine (en AU dans le règlement graphique) doivent figurer dans l'Atlas 2.8.1 (en dehors des 10 ZAC listées p. 13 dans la pièce 2.4 : par exemple une zone 2AU à Colombelles, 1AU h nord à Ouistreham, une partie de la zone 1AUh de Sannerville...). La légende pourrait également distinguer plus clairement les espaces en extension urbaine (en harmonisant notamment les représentations graphiques entre les communes hors ZAC dérogatoire) des espaces urbanisés (en U).

Par ailleurs, dans l'annexe au rapport de présentation 2.8.7 *« justifications des STECAL »*, il est indiqué p. 4 que les *« ...sont nécessairement de taille et de capacité d'accueil limitées (**5 hectares selon le jugement du tribunal administratif de Versailles**[24])»* or plusieurs STECAL dépassent largement les 5 ha admis : Les carrières de Mouen (27 ha) et Saint-André sur Orne (39,9 ha) en zone « Nca », le secteur « Nenr de production d'énergie renouvelable en zone naturelle » à Sannerville

24 Le tribunal administratif annule partiellement le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de Saint-Quentin-en-Yvelines - Tribunal administratif de Versailles (TA de Versailles, 4 mai 2018, n°1702800)

(6,3 ha), le secteur « Nh1 : hébergement touristique en zone naturelle » d'Hermanville-sur-mer (18,9 ha).

L'emprise des 4 STECAL ci-dessus pourra être revue pour correspondre à l'emprise réelle des constructions actuelles et futures de manière limitée comme le prévoit l'article L. 151-13 du Code de l'urbanisme.

Au titre de l'article R. 151-34 CU, les carrières et les énergies renouvelables peuvent faire l'objet d'un sous-zonage A ou N (hors STECAL).
En ce qui concerne le secteur Nh1 de Hermanville-sur-mer, il est souhaitable de redéfinir son emprise.

Les deux Atlas de « *consommations PLUi-par-commune* » (2.8.1) et « *des gisements fonciers* » (2.8.2) pourraient indiquer des données chiffrées (totales et par secteur) de la consommation d'espaces afin de mieux décliner et justifier la consommation d'espace par commune en articulation avec la pièce 2.4 Justifications des choix retenus, le PADD, et les OAP sectorielles.
Dans l'Atlas 2.8.1, les légendes seront complétées pour faire apparaître plus clairement les espaces d'extensions urbaine et de restructuration/densification urbaine (par fonction).
Dans « l'Atlas des bâtiments pouvant changer de destination » (2.8.6), il serait très utile d'intégrer un total général des surfaces des changements de destinations ainsi que le nom des communes de chaque carte avec un encart pour les situer dans la commune.

2) Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)

- **CONSTAT**

Les évolutions constatées dans la deuxième version du PADD (5 lignes de force et 9 thématiques) vont dans le sens des préconisations de l'État (hypothèse de croissance démographique en cohérence avec la taille moyenne des ménages, le nombre de logements et d'emplois..), avec un document complet, et territorialisé.

- **RECOMMANDATION**

Introduction

Dans le préambule, la mention de **« l'étude de densification »** des zones urbanisées prévue par les articles L. 151-5 et L. 153-27 du Code de l'urbanisme n'est pas mentionnée dans le PADD alors que le chapitre 5 de la pièce 2.4 sur « ***les justifications des choix retenus*** » e***xpose « des dispositions qui favorisent la densification des espaces bâtis »*** en déclinaison de la stratégie foncière élaborée par Caen-la-mer à travers les OAP (Habitat et sectorielles).

À ce titre, il est recommandé de reprendre a minima le paragraphe suivant de l'article L. 151-5 CU en cohérence avec les autres pièces du PLUi-HM désignées ci-dessus :
« Il ne peut prévoir l'ouverture à l'urbanisation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers que s'il est justifié, au moyen d'une ***étude de densification des zones déjà urbanisées,*** *que la capacité d'aménager et de construire est déjà mobilisée dans les espaces urbanisés. Pour ce faire, il tient compte de la capacité à mobiliser effectivement les locaux vacants, les friches et les espaces déjà urbanisés pendant la durée comprise entre l'élaboration, la révision ou la modification du plan local d'urbanisme et l'analyse prévue à l'article L. 153-27. ».*

Bien qu'il soit indiqué dans l'introduction que le PADD est « *l'expression du projet politique d'aménagement du territoire à l'horizon 2040* » en coordination avec l'échéance du SCoT Caen Normandie Métropole, la durée de vie du PADD devra être spécifiée.

Sur les lignes de force :

- Avec l'objectif de « ***Renforcer l'armature territoriale dans une logique de proximité.***.. » (p. 9 et s.), la représentation cartographique du centre métropolitain urbain pourrait cependant apparaître pour affirmer sa polarisation et son rayonnement sur le reste du département, en tant qu'« aire d'influence », notamment sur certaines communes de Normandie Cabourg-Pays d'Auge, Val-ès-Dunes et Seulles-Terre et Mer.

- Il pourrait être par ailleurs opportun d'afficher les ambitions politiques dans le domaine **maritime et littoral** dans une des lignes de force pour « ***Affirmer la place de Caen la mer, comme une métropole à taille humaine ouverte sur le monde*** *» (p. 12 et s.).* Ce domaine étant dispersé dans 4 thématiques, les orientations de Caen-la-mer devront être déclinées et précisées notamment sur les caractéristiques locales d'appréciation de la loi Littoral et sur la territorialisation des espaces portuaires (déclinaison du Schéma d'aménagement de l'espace portuaire de Ports de Normandie).

- Afin d'« ***Accélérer la transition environnementale solidaire du territoire*** » (p. 17 et s.), la protection des terres agricoles à forte valeur agronomique pourrait être mieux affirmée comme objectif prioritaire en cohérence avec une gestion économe de l'espace au même titre que la protection de la biodiversité.
Sur proposition de la collectivité, une zone agricole protégée (ZAP) peut être instaurée par le Préfet comme servitude d'utilité publique (SUP). Elle permettrait ainsi de préserver la vocation agricole des zones présentant un intérêt général en raison, soit de la qualité de leur production, soit de leur situation géographique, soit de leur qualité agronomique.
La carte p. 18 pourrait également intégrer les parcs péri-urbains sur les communes d'Hérouville-Saint-Clair, Cambes en plaine, Saint Germain la Blanche Herbe et Louvigny.

- Enfin, pour **« *Faciliter le développement des mobilités durables*** *... »,* le schéma p. 24 pourrait rendre plus lisibles *« les lignes directrices entre les pôles et le réseau structurant de l'agglomération »* et mieux visualiser les flux (y compris les déplacements agricoles) ainsi que les interactions avec les collectivités environnantes.

Sur la déclinaison en thématiques et orientations :

- Dans la thématique « ***Démographie et habitat »*** *(Territorialisation de l'offre nouvelle de logements à l'horizon 2040* p. 30), aucune répartition des logements (en pourcentage du total des logements) n'apparaît dans l'espace de vie de chacune des « *communes associées aux pôles du* ***littoral »*** *(cf. schéma de l'armature territoriale p. 9)*. Il sera utile de préciser si ce pourcentage est globalisé au niveau de l'ensemble des espaces identifiés « communes associées aux pôles » ou s'il est spécifique à l'espace de vie « littoral ».
La densification des espaces urbanisés pourra également intégrer la facilité de desserte en transports en commun (actuels et futurs).
Le renforcement des règles de conception bio-climatique pourrait être mentionné dans la sous-partie B « *Qualité des logements et résilience énergétique* » pour atténuer les conséquences du changement climatique.

Autre remarque transversale sur le logement :

Dans le PADD : il est fortement conseillé de faire mention de la mise en œuvre du Pacte territorial (PacteT) permettant de financer l'Espace conseil France Rénov (ECFR), ici la Maison de l'Habitat de CLM, qui informe, conseille et oriente les ménages dans l'amélioration de l'habitat, voire les accompagne.

- Dans le cadre des objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain retenus dans la thématique « ***sobriété foncière*** » (p. 41), le PADD pourrait utilement décliner ces objectifs chiffrés par secteur territorial (dénommés « espaces de vie » dans les lignes de force).
Compte tenu des objectifs ambitieux de gestion économe de l'espace , il est conseillé d'anticiper la marge de manœuvre du PLUi-HM au regard des opérations programmées ou en cours.
Dans l'orientation N°2 «Mettre en place les principes d'aménagement et d'optimisation des espaces… », il est nécessaire d'expliciter *« l'objectif plus ambitieux que le SCoT, à hauteur d'environ 70 % en moyenne sur l'ensemble du territoire de la communauté urbaine »* en précisant qu'il s'agit d'une comparaison avec les 55 % des logements de la Communauté urbaine prévus dans le tissu urbain par le SCoT – DOO, p. 65.

- Dans la thématique « ***Biodiversité et espaces naturels »***, *l*e PADD pourrait également prévoir une prospection des espaces naturels dégradés du territoire pour potentiellement constituer le siège des mesures compensatoires à la destruction d'habitats naturels ou de zone humide, consécutive à l'ouverture à l'urbanisation de nouvelles zones.

- Dans la thématique « ***mobilités*** » (p. 54 et s.), l'objectif prioritaire du plan de mobilité de « réduction du trafic automobile » (article L.1214-2 du Code des transports) doit être réaffirmé dans le PADD en cohérence avec les orientations. Un objectif réglementaire de -40% d'utilisation de la voiture individuelle à l'horizon 2050 devra y figurer conformément au PCAET.
Un objectif d'éducation et/ou de sensibilisation aux mobilités alternatives à la voiture pourrait être articulé avec le volet mobilités du POA. Enfin, le volet Mobilité pourrait utilement intégrer une proposition de schéma de circulation agricole, notamment dans les projets d'aménagements en zone urbaine dense, pour réduire les risques de conflits d'usage.

- Dans la thématique « ***Risques, nuisances et santé …***» (p. 58), les risques autres que les inondations ne sont pas évoquées dans l'orientation 2 « *Limiter l'exposition des populations aux risques et nuisances* » : miniers, mouvements de terrain/argiles/cavités…

- Le PADD aurait mérité une thématique dédiée aux seules « ***énergies*** » en la dissociant des « r*isques, résilience, santé et ressources* …» (la seule orientation sur l'énergie, la N° 3 p. 59 est ciblée sur les dispositifs de production d'énergies renouvelables – ENR).
Elle pourrait être complétée avec les sous thématiques spécifiques suivantes :

. la sobriété énergétique vise à inclure les leviers du programme d'actions du Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) déclinés sur Caen la mer ;

. les zones d'accélération aux énergies renouvelables (ENR) établies par les communes devront être étudiées par filière au regard des attendus de la Loi d'accélération de la production des énergies renouvelables du 10 mars 2023.

3) Programme d'Orientations et d'Actions (POA)

Volet Habitat

- **CONSTAT**

Le POA Habitat est complet. La mise en œuvre du Pacte T et du renforcement de la Maison de l'Habitat (ECFR') sont clairement indiqués. Les objectifs en matière d'amélioration de l'habitat du parc privé, à la fois en matière de rénovation énergétique (p. 22) et de leur adaptation au vieillissement de la population et/ou aux personnes en situation de handicap (p. 25) sont évoqués.

- **RECOMMANDATIONS**

- A.2.4 p. 32 : le bâtiment Langevin sur lequel un projet de restructuration est en cours, de dimension internationale, aurait pu être cité et pourrait faire l'objet d'une OAP spécifique.

- indicateurs :
  - Les indicateurs de suivi sont intéressants mais nombreux. CLM devra se donner les moyens de les suivre.

- L'objectif de rénovation de logements est moins ambitieux que celui du PCAET pour 2030. Comme l'indique le POAH, l'atteinte de l'objectif 2050 nécessitera un effort supplémentaire qui devra nécessairement être porté par les quatre autres programmations prévues d'ici là.

Volet Mobilités

- **CONSTAT :**

Le secteur des transports représente des enjeux forts en termes de consommation d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre (GES). La CU Caen la Mer est informée du cadre réglementaire de la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC). Elle est consciente des objectifs et enjeux pour la thématique des transports. L'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement sont dûment considérés dans le PLUi-HM.
Le diagnostic démontre que la dépendance à la voiture est prédominante (54 % des déplacements dont 42 % en tant que conducteur) dans les territoires périurbains et ruraux. Globalement, le diagnostic aborde bien tous les sujets de la mobilité, tant sur la partie des grandes infrastructures de transport que sur la mobilité fonctionnelle de l'agglomération.

Les priorités de la CU Caen la mer en matière de transports et de déplacements consistent à réduire l'utilisation de la voiture individuelle en favorisant les mobilités durables. Cela passe par le développement du covoiturage, de l'autopartage, des réseaux de transports, la transition vers des mobilités décarbonées, ainsi que la promotion des modes de déplacement urbains tels que la marche et le vélo. La CU Caen la Mer est consciente de la nécessité de déplacements sur de longues distances, nécessitant une adaptation aux divers territoires, en particulier en zone périurbaine.
La collectivité a défini plusieurs axes de travail sur la thématique mobilité, plus spécifiquement en termes de mobilités actives, de transports en commun, de déplacements routiers, de logistique et de stationnement.

Au titre des articles L. 1214-1 et suivants du Code des transports définissant les plans de mobilité (PDM) , il peut être rappelé que le plan de mobilité détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité.
Il est élaboré par cette dernière en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, en lien avec les collectivités territoriales limitrophes.
Le plan de mobilité vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité.

Le document renvoie vers l'EIE, le calcul lié au gaz à effet de serre au titre de l'article L. 1214-8-1 Code des transports, en application de l'article L. 153-30 du Code de l'urbanisme.

Les plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics des communes (PAVE)[25] ont bien été intégrés au volet Mobilité du PLUi-HM à travers une notice spécifique à l'échelle communautaire dans le cadre d'un Schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée (Sd'AP) dont l'approbation est prévue avant l'approbation du PLUi-HM.

- **RECOMMANDATIONS**

Il est nécessaire d'approfondir les questions liées à la mobilité employeur (PDME) sur le territoire, d'autant plus que l'animation des PDME de la Communauté Urbaine Caen la Mer est déjà en place. De plus, il serait pertinent d'inclure des éléments relatifs à la mobilité solidaire en plus du handicap, en tenant particulièrement compte des enjeux de déplacement des personnes âgées ou en situation de précarité.

25 Guide voirie accessible_juin 2025.pdf

Le tableau d'analyse ci-dessous sur le PDM détaille les améliorations à prévoir :

Thème (cf. Art.L.1214-2) Le PDM vise à assurer : …	**Remarques sur ce sujet**
2° Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale. Accès PMR, territoires ruraux, QPV…	Le sujet est partiellement abordé. Les objectifs établis méritent d'être plus conséquents.
3° L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements… Partage voirie… suivi accidents usagers vulnérables…	Des réflexions sur le partage de la voirie sont présentes. L'accidentologie est peu évoquée. A l'appui de l'**annexe 1 ci-jointe : « Zoom accidentologie sur Caen la mer » entre 2020 et 2024 de la DDTM 14, des pistes d'améliorations sur la sécurité de tous les modes de déplacements pourraient être proposées et mieux ciblées.**
8° L'organisation des conditions de livraison : commerces, artisans, particuliers… Utilisation des infrastructures logistiques existantes […] et en précisant la localisation des infrastructures et équipements à venir, dans une perspective multimodale	La livraison est abordée. Les stationnements réservés sont peu évoqués. Les modes de livraison décarbonés sont évoqués concernant le renforcement de la mise en place d'une logistique durable.
9° L'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques… PME /PMA, encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ainsi qu'à sensibiliser leurs personnels aux enjeux de l'amélioration de la qualité de l'air	Le sujet est succinctement traité. Une action évoque le management des employeurs dans un objectif de changement de comportement. Toutefois il mérite d'être plus considéré, notamment sur la partie tarification qui est quasi inexistante sur le territoire.
9° bis L'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires, en incitant ces établissements à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives	Le sujet est partiellement traité. Une action évoque le management des établissements scolaires dans un objectif de changement de comportement.
9° ter L'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau, notamment pour les cyclistes, les piétons et les véhicules de transport scolaire	Ce sujet n'est pas évoqué
10° L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements…	Le sujet est abordé concernant la tarification des réseaux Twisto et Nomad ainsi que sur la population « jeunes ». Cela mériterait une réflexion et des actions plus incitatives.

L.1214-4 Le plan de mobilité délimite les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées par PLU et PSV [..]. Il précise les limites des obligations imposées par les PLU et PSV en matière de réalisation de stationnement pour les véhicules motorisés et les minima pour les véhicules non motorisés	Le sujet est abordé de manière générale mais ne fixe pas à ce stade d'obligations minimales en matière de stationnement *(Cf. Réserve dans la partie aménagement et mobilités)*

4) Règlement graphique (RG)

Le contenu du règlement (écrit et graphique) est défini dans les articles R. 151-9 à R. 151-16 CU.
Ainsi, le règlement doit contenir les règles générales ainsi que les servitudes d'utilisation des sols destinées à la mise en œuvre du PADD.

- **CONSTAT**

Le règlement graphique est lisible avec des plans thématiques spécifiques adaptés (risques, emplacements réservés et mixité sociale). Cependant certains points d'amélioration sont à prévoir.

- **RECOMMANDATIONS**

Le secteur Nl sera ajouté dans la légende des 4 communes littorales concernées.

Changements de destination

Les bâtiments pouvant faire l'objet d'un changement de destination sont identifiés dans le règlement graphique. Cependant, le choix de représentation graphique ne rend pas facile la lisibilité des cartes (choix d'une trame au lieu d'un étoilage plus visible)

Eau potable
Les captages d'eau potable ainsi que les différents périmètres de protection (immédiat, rapproché et éloigné) pourraient utilement être indiqués dans le règlement graphique.

Sur le règlement graphique, les périmètres de réciprocité liés aux bâtiments d'élevage des exploitations agricoles apparaissent. Cela pose la question de leur évolution ; en effet, un changement de cheptel, un nouveau bâtiment, etc. peuvent rapidement faire évoluer ces périmètres.

Canal de Caen

Dans le règlement graphique de la commune de Ouistreham, un projet de franchissement au titre de l'article L. 151-38[26] CU est prévu au niveau du canal au sud du port (hors zone d'OAP). Ce projet doit être justifié au regard des besoins en fonction des contraintes portuaires et environnementales (EBC, zones humides…) et ses caractéristiques précisées.

26 Extrait *« Le règlement peut préciser le tracé et les caractéristiques des voies de circulation à conserver, à modifier ou à créer, y compris les rues ou sentiers piétonniers et les itinéraires cyclables, les voies et espaces réservés au transport public. … »*

5) Règlement écrit

En complément des observations thématiques sur le règlement, les recommandations suivantes concernent la forme et le fond du règlement.

- **CONSTAT**

Le Règlement écrit se divise en 6 fascicules. et notamment 5.2 « Dispositions générales », 5.3 *« Dispositions communes écrites et graphiques »,* 5.4 « *Dispositions particulières applicables par zone »* et plus spécifiquement 5.5 *« Dispositions particulières concernant le traitement des clôtures ».*
Ce choix ne facilite pas la lecture et l'intégration de toutes les dispositions lors de l'instruction des documents d'urbanisme.
Les observations sur le règlement écrit du PLUi-HM concernent principalement le livret 5.4 sur les Au, A et N.

5.1 Analyse par livret

Les *« secteurs de performance énergétique et environnementale renforcée »* identifiés au titre de l'article L. 151-21 du Code de l'urbanisme dans le règlement graphique devront faire l'objet de règles écrites communes (5.3) et/ou par zone.(5.4).

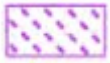
- Dans les chapitres C *« Traitement environnemental et paysager des espaces non bâtis et abords des constructions »* et D *« Qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère »* des livrets **5.3** *et* **5.4**, des règles écrites et graphiques spécifiques relatives aux densités de plantations (en déterminant un nombre d'arbres par tranche surfacique) et/ou au coefficient de biotope pourraient participer plus efficacement à la lutte contre le changement climatique en particulier en zone urbaine dense.

- Dans le **livret 5.3** du projet de PLUi-HM, les protections édictées au titre du L. 113-1, L. 151-23 (*)* pourraient être renforcées en particulier dans la trame verte et bleue avec l'utilisation de deux articles spécifiques pour :

- les emplacements réservés au titre de l'article L.151-41 3° du Code de l'urbanisme: *« Le règlement peut délimiter des terrains sur lesquels sont institués […] des emplacements réservés aux espaces verts à créer ou à modifier ou aux espaces nécessaires aux continuités écologiques. »*

- imposer des caractéristiques aux clôtures en déclinaison avec le livret 5.5 : pour préserver ou remettre en bon état les continuités écologiques au titre de l'article R.151-43 8° du Code de l'urbanisme « *Le règlement peut imposer pour les clôtures des caractéristiques permettant de préserver ou remettre en état les continuités écologiques ou de faciliter l'écoulement des eaux. ».*

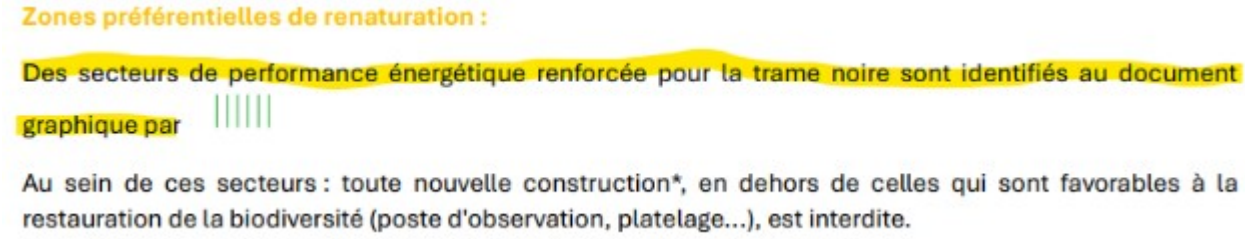
Par ailleurs p. 43, le figuré ci-dessous (« implantation obligatoire » spécifique à la commune de Blainville sur Orne devrait figurer dans la légende du règlement graphique de la même commune



Le figuré p. 44 : « hauteur spécifique ponctuelle » sur la commune de Caen devrait également figurer dans la légende du règlement graphique de Caen



p. 45 : L'erreur de « copier-coller » ci-dessous devra être corrigée en cohérence avec le règlement graphique


Zones préférentielles de renaturation :

Des secteurs de performance énergétique renforcée pour la trame noire sont identifiés au document graphique par

Au sein de ces secteurs : toute nouvelle construction*, en dehors de celles qui sont favorables à la restauration de la biodiversité (poste d'observation, platelage...), est interdite.

- Dans le **livret 5.4 *« Des dispositions écrites particulières applicables par zones »***
De manière générale, il sera nécessaire de mieux expliciter et justifier la déclinaison en zones U4, Au, A et N les points suivants :

Dans un souci de cohérence et de clarté, il sera également nécessaire de préciser l'affectation du sol des zones 1AUa1, U11b et U11e, présents dans le règlement graphique mais non dans le règlement écrit.

Les zones 2AUe présentées p. 5 "clé de lecture du règlement" et p. 123 dans le chapeau de la zone 2AU devront être incluses dans les « couches SIG » du zonage.
- p. 37 : En zone U4 à dominante résidentielle, il est recommandé de reprendre dans la présentation du secteur 4, la déclinaison des sous-secteurs « a » à « e » explicitée p. 204 de la pièce 2.3 « *« justifications des choix retenus* »
- P. 117 : des exploitations agricoles sont prévues en Au si l'OAP le mentionne. Il conviendrait de lister et localiser ces zones.
- p. 118 : le critère d'implantation des exploitations agricoles sera difficile à appliquer : *"Les exploitations agricoles sont admises à condition qu'elles correspondent à des besoins nécessaires à la vie et à la commodité des usagers de la zone et qu'elles n'entraînent aucune incommodité ou nuisance susceptible de provoquer une gêne pour les constructions à destination d'habitation"*
- p. 121 : une règle d'emprise au sol maximal chiffrée est à prévoir
- p. 125 : en zone 2 Au : il sera nécessaire de mieux expliquer en quoi les exploitations agricoles et forestières sont admises *"sous condition de ne pas compromettre le caractère urbain futur de la zone"*

- Au titre de l'application de l'article R. 151-39 CU, *« afin d'assurer l'intégration urbaine, paysagère et environnementale »,* il est vivement conseillé de prévoir une hauteur maximale adaptée à chaque sous-zonage notamment en zone agricole et naturelle.
En zone N, des règles spécifiques pour les annexes seront définies en cohérence avec les règles de hauteur maximum les plus contraignantes (4 m de haut pour certains secteurs).
Il conviendrait d'aligner le règlement de la zone A sur celui de la zone N sur les règles de hauteur. En effet, les règles actuelles interdisent le grand éolien en zone A.

- il conviendrait que le règlement de la zone A mobilise explicitement les dispositions du II de l'article L. 151-11 CU, pour les installations de méthanisation.

- p. 134 du règlement, zone A, une phrase sera à reformuler. En effet, ce ne sont pas "les logements existants à la date d'approbation du PLUi-HM" qui sont autorisés puisqu'ils existent déjà.
Sur la même page, le mot "site" pourrait être remplacé par "secteur" ou "STECAL" pour une meilleure lisibilité.

Dans le livret **5.5** ***« Dispositions particulières concernant le traitement des clôtures »,*** il est vivement conseillé d'harmoniser les dispositions en fonction de l'armature urbaine (et non par commune comme c'est le cas dans le document) et/ou de la densité pour en simplifier l'écriture et en faciliter la lecture.

5.2 Analyse sur la prise en compte des enjeux liés à l'eau et à la biodiversité

a) Zones humides

- **CONSTAT**

Le règlement dispose que « *Les critères de définition et de délimitation des zones humides sont définis par l'arrêté du 24 juin 2008 en application des articles L. 214-7-1 et R. 211-108 du Code de l'environnement, permettent de déterminer si un milieu est de type « zone humide ».*
« Dans les zones humides identifiées sur le document graphique, ou dans de nouvelles zones humides découvertes, restaurées ou créées postérieurement à l'approbation du PLUi-HM.
Sont interdits :
• tout remblai susceptible de porter atteinte à la zone humide,
• tout affouillement ou exhaussement de sol*.*
• L'imperméabilisation ou l'assèchement d'une zone humide de la zone,
• La remise en eau d'une zone humide
• Les clôtures pleines,
• toute construction ou installation à moins de 10 mètres des limites d'une zone humide. Cette distance de retrait* sera traitée en bande enherbée.*

Des mesures compensatoires liées aux zones humides sont à prévoir en cas d'impact sur les zones humides identifiées dans le PLUi-HM et quelle que soit leur taille. En dessous d'une surface de moins de 1 000 m², elles seront compensées sur le bassin versant à hauteur de 100 % de la surface impactée. Pour une surface de moins de 1 000 m², elles seront compensées sur le bassin versant à hauteur de 150 % de la surface impactée.
Sont néanmoins autorisés :
• Les travaux de restauration et de réhabilitation des zones humides visant une reconquête de leurs fonctions naturelles ;
• Les installations et ouvrages d'intérêt général liés à la sécurité, à la salubrité, aux réseaux d'utilité publique lorsque leur localisation répond à une nécessité technique impérative. »

- **RECOMMANDATIONS**

Cette rédaction du règlement mérite d'être corrigée sur les points suivants:

1- Le règlement mentionne deux ratios de compensation différents pour la destruction de moins de 1 000 m² de zones humides identifiées dans le PLUi-HM. Cette rédaction doit être revue.

2- En résumé, la destruction des zones humides identifiées dans le PLUi-HM ou de zones humides qui seraient identifiées après l'entrée en vigueur du PLUi-HM, est interdite (sans exception). Néanmoins, le règlement graphique n'identifie pas les zones humides potentielles et le règlement n'oblige pas les pétitionnaires à réaliser sur ces zones une délimitation conforme à l'arrêté de 2008, ce qui ne permet pas de garantir que les zones humides présentes sur le territoire mais non identifiées dans le PLUi-HM le seront bien.

3- En outre, la compensation prévue dans le règlement ne s'applique pas pour les zones humides identifiées après l'entrée en vigueur du PLUi-HM.

Pour une meilleure application de la démarche ERC, le règlement devrait être complété par :

• l'identification des zones humides potentielles dans le règlement graphique ;

• l'obligation faite au pétitionnaire de délimiter les ZH en appliquant l'arrêté du 24 juin 2008 sur ces zones humides potentielles ;

• la mise en place de mesures de compensation sur les zones humides identifiées après l'entrée en vigueur du PLUi-HM et qui sont impactées sur une surface de moins de 1 000 m².

À noter que la destruction de plus de 1 000 m² de zones humides est soumise à procédure au titre de la loi sur l'eau.

b) <u>Zones inondables (cf. également la Partie Risques et nuisances)</u>

- **<u>CONSTAT :</u>**

Le règlement dispose que : « *RAPPEL : DANS TOUS LES CAS, IL EST NÉCESSAIRE DE VÉRIFIER L'EXPOSITION AUX RISQUES SUR L'ATLAS DE LA DREAL*[27]

Il est également possible de consulter les cartes annexées au PLUi-HM.
Dans les zones soumises au risque d'inondation par débordement des cours d'eau, non concernées par une servitude d'utilité publique de type Plan de Prévention des Risques (PPMR, PPR, PPRi) :

<u>Dans les zones AU, A et N :</u>
Sont interdits toute construction et tout aménagement susceptibles de constituer un obstacle aux écoulements des eaux et/ou d'aggraver l'exposition au risque inondation, ou de subir des dégradations du fait d'une inondation ;
Les murs bahuts et clôtures pleines y sont interdits ;
Sont interdits les sous-sols ;
Les établissements recevant du public (ERP) sensibles et stratégiques (structure d'accueil pour personnes âgées, structure d'accueil personnes handicapées, crèches…).
Une zone de refuge à l'étage doit être existante ou créée.

<u>Dans les zones U :</u>
Les planchers habitables les plus bas et les accès de constructions* neuves, y compris les accès* aux garages, doivent être calés à 20 cm au moins au-dessus de la cote des plus hautes eaux connues.*
Une zone de refuge à l'étage doit être existante ou créée
Les murs bahuts et clôtures pleines y sont interdits ;
Sont interdits les sous-sols ;
La modernisation et la mise aux normes d'activités économiques existantes, y compris l'activité agricole, à la condition que le niveau du plancher bas de la construction se situe au-dessus du niveau des plus hautes eaux connues ;
La reconstruction à l'identique en cas de sinistre, sous réserve de prendre en compte le risque existant et les mesures nécessaires pour se prémunir de ce risque.
Les établissements recevant du public (ERP) sensibles et stratégiques (structure d'accueil pour personnes âgées, structure d'accueil personnes handicapées, crèches…). »

27 https://carto2.geo-ide.din.developpement-durable.gouv.fr/frontoffice/?map=73f0db91-9aa8-447b-8f3d-241c960888a9)

- **RECOMMANDATION**

L'attention de CLM est appelée sur les différences qui pourraient exister entre la carte évolutive et les cartes annexées au PLUi-HM, donc opposables, mais figées en l'absence d'une évolution du document d'urbanisme.
Ensuite, la prescription pour les zones U autorise des aménagements en zone inondable avec des règles pour protéger les habitants de l'aménagement en question mais pas pour protéger les populations environnantes qui pourraient subir un rehaussement de la ligne d'eau en cas de crue du fait de ce nouvel aménagement.
À noter également qu'il manque un verbe d'action pour les 3 derniers alinéas de cette prescription pour les zones U.

c) Périmètres de captage

Le règlement du PLUi-HM aurait une plus grande efficacité s'il fixait une perméabilité maximum pour l'infiltration des eaux pluviales en périmètre de protection de captage (exemple 1.10^{-6} m/s).

d) Compensation des haies

Il est à noter que le coefficient du linéaire à compenser est déjà déterminé par le « Guichet Unique Haies » de la DDTM[28], en fonction de la typologie de haie et du secteur géographique.

5.3 Les ouvrages de transport d'énergie

- **CONSTAT**

Les ouvrages du réseau public de transport d'électricité constituent des « *équipements d'intérêt collectif et services publics* » (4° de l'article R. 151-27 du Code de l'urbanisme), et entrent au sein de la sous-destination « l*ocaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilées* » (4° de l'article R. 151-28 du même Code). À ce titre, ils correspondent à des « *constructions techniques nécessaires au fonctionnement des services publics* » (article 4 de l'arrêté du 10 nov. 2016 relatif aux sous-destinations).

- **RECOMMANDATIONS**

Par conséquent, il conviendra de faire préciser au chapitre des dispositions générales ou dans chaque zone impactée par le passage d'une ligne HTB ou de câbles de télécommunication hors réseau de puissance, que :
– le PLUi-HM autorise la construction d'ouvrages électriques à haute et très haute tension ainsi que la construction de câbles de télécommunication hors réseau de puissance, dans les zones concernées, permettre la réalisation des travaux de maintenance et de modification ou la surélévation des lignes pour des exigences fonctionnelles et/ou techniques ;
– les règles de prospection et d'implantation ne sont pas applicables aux ouvrages de transport d'électricité HTB (tension > 50 kV) et aux câbles de télécommunication hors réseau de puissance, faisant l'objet d'un report dans les documents graphiques et mentionnés dans la liste des servitudes ;

28 - Haies - Biodiversité - Environnement, risques naturels et technologiques - Actions de l'État - Les services de l'État dans le Calvados - plaquette-haies-v010web.pdf

– la hauteur spécifiée dans le règlement n'est pas réglementée pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou services d'intérêt collectif dans l'ensemble de la zone, sous-secteurs compris ;
– les exhaussements et affouillements de sol sont autorisés pour les constructions et installations nécessaires au fonctionnement des services publics.

S'agissant des postes de transformation, il conviendra de préciser que les règles relatives :
– à la hauteur et/ou aux types de clôtures ;
– la surface minimale des terrains à construire ;
– l'aspect extérieur des constructions ;
– l'emprise au sol des constructions ;
– la performance énergétique et environnementale des constructions ;
– aux conditions de desserte des terrains par la voie publique ;
– aux conditions de desserte par les réseaux publics ;
– aux implantations par rapport aux voies publiques ;
– aux implantations par rapport aux limites séparatives ;
– aux aires de stationnement ;
– aux espaces libres pourront être autorisées ;
ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif que constituent ces ouvrages.

6) Annexes

- **CONSTAT**

Concernant les Zones d'Aménagement Concerté *(pièce 7.3.8 ZAC),* le recensement n'est pas complet :

- 34 ZAC sont déclarées, pour un total de 45 recensées par nos services.

- 14 / 45 ZAC, dont 3 évoquées par le PLUi-HM (Delle du Clos Neuf, CITIS et Port de la Suisse Normande 1) ont par ailleurs été déclarées *"clôturées"* par la CU Caen la Mer auprès des services de l'Etat sans avoir fait toutefois l'objet d'une suppression formelle.

- **RECOMMANDATION**

Toutes les ZAC doivent donc être recensées dans la pièce *7.3.8 du* PLUi-HM. Il pourrait être utile que le PLUi-HM mentionne les ZAC sur lesquelles s'applique une exonération de la taxe d'aménagement.

D) CONCLUSION

Par délibération du 10 juillet 2025, le conseil communautaire de Caen la mer a arrêté le projet de plan local d'urbanisme intercommunal – habitat / mobilités (PLUi-HM). Cette décision, accompagnée du dossier, a été reçue en préfecture le 15 juillet 2025. Conformément à l'article L.123-9 du Code de l'urbanisme, il m'appartient d'émettre un avis dans un délai de trois mois à compter de cette date sur le projet de PLUi-HM arrêté.

Le document transmis traduit la volonté politique de construire un projet de territoire équilibré qui s'appuie sur un scénario de croissance démographique cohérent duquel découle un objectif de production de logements réaliste et de renouvellement urbain ambitieux.

Ce projet de PLUi doit cependant faire l'objet d'ajustements et de compléments pour en améliorer la cohérence et pour en faciliter l'appropriation. Pour ce faire, les remarques suivantes sont à intégrer. Elles sont complétées et détaillées dans une annexe technique jointe à ce courrier.

Sur la thématique aménagement du territoire, patrimoine et mobilités

Le chiffre de production de logements dans la partie 2.4 doit être corrigé en cohérence avec les objectifs du PADD et le POA.
En application de l'article L. 151-6-1 du Code de l'urbanisme, toutes les OAP *devront définir « …un échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de réalisation des équipements correspondant à chacune d'elles, le cas échéant. »*

Dans les conditions prévues par les articles L. 151-12 et L. 151-13 CU, les règles d'implantation, de hauteur des constructions, d'emprise au sol et de densité nécessitent être précisées dans la déclinaison des zones A et N, en particulier dans les STECAL.

Sur la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers

Au titre de la consommation d'espace planifiée, les bâtiments étoilés pouvant faire l'objet d'un changement de destination seront pris en compte dans le calcul de la consommation dans le respect des objectifs du SCoT Caen-Métropole.

Sur la prise en compte des enjeux maritimes et littoraux

En application de la loi littoral, la bande des 100 m est bien matérialisée en dehors des espaces urbanisés. Cependant, son application sur les espaces urbanisés, le terre-plein des ferries de Ouistreham, dans l'avant-port, et sur la zone du projet en cours porté par RTE, est restrictive et non obligatoire.

Le rapport de présentation (volet justification) pourrait préciser les espaces remarquables et caractéristiques du littoral identifiés sur les communes littorales, sur la base d'une analyse complémentaire spécifique, justifiant leur classement.

Sur l'adéquation du projet avec les ressources en eau et les capacités d'assainissement

Tous les périmètres de protection de captages ainsi que les arrêtés préfectoraux de DUP seront reportés sur les documents graphiques communaux du règlement pour visualiser notamment les

secteurs urbanisés (en lien avec les OAP) et figureront a minima sur une carte des servitudes d'utilité publique (SUP-AS1) à l'échelle de Caen la mer en application des articles L. 151-43 et L. 152-7 CU.
La protection de la ressource en eau potable devra être assurée à tous les niveaux (site Lirose Vimont, réseau d'eau potable, **intégration des besoins futurs** et dispositions du règlement écrit).

Le PLUi-HM devra donc

- conditionner l'ouverture à l'urbanisation à la réalité de la disponibilité d'une eau potable en quantité, de qualité (sans dérogation) et de façon sécurisée (retranscription plus claire dans le règlement) ;
- conditionner cette ouverture à la suffisance des ouvrages de collecte et de traitement des eaux usées et pour les zones en assainissement autonome à l'aptitude des sols à l'épuration des eaux par épandage souterrain ;
- pour les projets d'urbanisation situés en périmètre de protection des captages d'eau potable, conditionner l'ouverture au respect des dispositions des arrêtés préfectoraux de DUP (gestion des eaux pluviales, dispositions en phase travaux et phase exploitation…) ;
- Sur les anciennes friches, conditionner l'ouverture à l'urbanisation au respect de la compatibilité de la qualité des sols avec les usages envisagés (exclusion des publics sensibles).

Risques et nuisances

Le diagnostic général doit comporter en synthèse les informations relatives aux risques (naturels, technologiques, miniers et nuisances sonores), ainsi que les servitudes présentes sur le territoire de Caen la mer.
La liste des servitudes d'utilité publique doit être mise à jour.
Le Plan de prévention multi-risques (PPMR) de la Basse Vallée de l'Orne doit inclure les communes de Colleville-Montgomery et Hermanville-sur-Mer dans l'annexe Risque inondation.

Le règlement écrit et les annexes du PLUi-HM devront être modifiés pour prendre en compte les dispositions du PPMR, ainsi que les risques liés aux inondations par remontée de nappes, de submersion marine, d'inondations par ruissellement, de glissements de terrains, de chutes de pierres et de blocs, de cavités souterraines, de retrait-gonflement des sols argileux, de sismicité, aux canalisations de transport de matière dangereuse et autres ICPE avec zones de dangers.

Le PLUi-HM devra également être modifié et complété pour mieux intégrer le plan d'exposition au bruit, le classement sonore, les voies classées à grande circulation, les cartes de bruit stratégiques, le plan de prévention du bruit dans l'environnement. Par ailleurs, le STECAL situé au sein du périmètre d'exposition au bruit de l'aéroport de Carpiquet en méconnaît les dispositions.

Enjeux environnementaux

Les dispositions relatives aux coupes et abattages d'arbres doivent respecter l'arrêté préfectoral du 4 octobre 2006 définissant les catégories de coupes dispensées de l'autorisation préalable prévue à l'article L. 130-1 du Code de l'urbanisme. Par ailleurs, la servitude T1 (protection du domaine public ferroviaire) devra être respectée et annexée au PLUI-HM.

En cohérence avec la volonté affichée d'identifier et de protéger les éléments constitutifs de la trame verte, notamment les haies, boisements et alignements au sein des différents documents du PLUi-HM, l'OAP thématique relative aux haies mériterait d'ouvrir la possibilité d'implanter des haies y compris dans la plaine sud-est de Caen.

Transition énergétique

Afin de prendre en compte le projet de raccordement terrestre des éoliennes en mer (**projet CM2),** il devra être précisé dans le règlement du PLUi-HM des zones concernées que « *sont autorisés les ouvrages souterrains du raccordement du 2nd parc éolien en mer de la zone Centre Manche ».*

Conclusion

La prise en compte de ces réserves et recommandations suppose de modifier et de préciser votre projet avant l'approbation du document final.

Saint-Contest, le 15 octobre 2025

Monsieur Nicolas Joyau
Président
Communauté urbaine Caen la mer
16 rue Rosa Parks- CS 52700
14027 Caen Cedex 9

N°/Réf. : PHD/BM/LC/MR/2510-055

Objet : CONTRIBUTION AU PLUI-HM DE CAEN LA MER

Monsieur le Président,

Vos services nous ont sollicité le 22 juillet 2025 en tant que Personne Publique Associée à l'élaboration du PLUi-HM de la Communauté Urbaine de Caen la mer.

Le document, et en particulier le règlement graphique, est cohérent avec notre Schéma Directeur d'Aménagement et de Développement Durable du Port de Caen-Ouistreham en cours d'élaboration.

Cependant, à la lecture des différentes pièces du PLUi-HM, il apparait que la vocation urbaine du port pourrait être davantage exploitée. En effet, par courrier du 25 mars 2025 je vous avais fait part du potentiel que pouvait constituer une telle voie navigable au sein de l'agglomération en termes de multimodalité, dans le cadre par exemple de :

- La gestion de la logistique urbaine telle que la livraison du dernier kilomètre ou l'évacuation des déchets. Le transport de marchandises par voie navigable permet de limiter le recours aux poids lourds,
- Le transport de personnes, que ce soit le développement de liaisons touristiques ou la mise en place d'un service de transport en commun régulier. Bien que plus complexes à mettre en œuvre, ce genre de solutions, déjà présentes dans beaucoup de villes, peuvent permettre de décongestionner le trafic automobile sur certains axes,
- La gestion de certains services de secours ou de sécurité.

Il me semble important de préserver ces possibilités dans le PLUI-HM et en particulier dans le Programme d'Orientations et d'Actions Mobilités, pour que le canal et la voie navigable ne soient pas seulement considérés comme une composante paysagère.

Par ailleurs, l'Orientation d'Aménagement et de Programmation du secteur du Nouveau Bassin prévoit un « principe de franchissement à créer ». Des échanges avaient eu lieu ces dernières années, permettant d'exprimer certaines contraintes à prendre en compte au moment de sa mise en œuvre. L'ouvrage devra être mobile et une réflexion conjointe sera à mener sur ses dimensions, son emplacement et les conditions de son exploitation, dans la continuité des échanges ayant déjà eu lieu.
Je reste donc à disposition pour continuer à travailler sur ces sujets.

Vous souhaitant bonne réception de la présente, je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'expression de mes salutations distinguées.

Pour le Président du Syndicat Mixte
et par délégation
Le Directeur Général

Philippe DEISS

Bertrand MARSSET, par délégation de
Philippe DEISS



CAEN NORMANDIE MÉTROPOLE
pôle métropolitain

Monsieur le Président
Communauté urbaine
Caen la mer
16 rue Rosa Parks
CS 52700
14027 CAEN CEDEX 9

Caen, le 20 OCT. 2025

Dossier suivi par : Axelle DE LAVENNE
02 31 86 91 82 – axelle.delavenne@caen-metropole.fr

Objet : Avis de Caen Normandie Métropole sur le projet d'élaboration du PLUi-HM de Caen la Mer

Monsieur le Président, Cher Nicolas,

La consultation pour avis sur le projet d'élaboration du PLUi-HM de Caen la mer a été reçue au Pôle métropolitain le 22 juillet 2025. Le projet a fait l'objet d'une analyse par la Commission Application du SCoT du 2 octobre 2025.

Le Comité Syndical du Pôle métropolitain Caen Normandie Métropole a rendu un avis favorable le 10 octobre 2025, assorti de deux réserves. Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint la délibération d'avis officiel.

Je vous prie également de bien vouloir trouver, en complément de la délibération d'avis officiel, le relevé d'information et de remarques de la Commission Application du SCoT (une information et dix remarques).

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

Le Président,

Bien à toi,

Emmanuel RENARD

PÔLE MÉTROPOLITAIN CAEN NORMANDIE MÉTROPOLE

Relevé d'information et de remarques de la Commission Application du SCoT

Information :

Le SCoT Caen-Métropole fait actuellement l'objet d'une procédure de modification simplifiée. Cette dernière fait suite à l'entrée en vigueur de la loi Climat et Résilience, ainsi qu'à la récente modification du SRADDET de Normandie faisant entrer le territoire régional dans un processus de transition vers le Zéro artificialisation nette à l'horizon 2050. La modification simplifiée du SCoT a pour objectif de mettre en compatibilité avec la dernière version du SRADDET, les enveloppes de consommation foncière du document, sur la décennie 2021-2030. Elle prévoit également une trajectoire de réduction de l'artificialisation des sols pour le territoire du SCoT, sur la décennie 2031-2040.

Dans le cadre de cette procédure de modification simplifiée, les services de l'Etat ainsi que les membres de la CDPENAF ont émis une réserve quant à l'application de la dérogation ZAC dans le dossier, en demandant de décaler la date de prise en comptes des ZAC (22/08/2011 au 22/08/2021 dans le projet ; contre 01/01/2011 et 01/01/2021 demandé par le préfet et la CDPENAF). Cette réserve, amenée à être levée par le Pôle métropolitain, impacte les enveloppes foncières de l'ensemble des EPCI du territoire pour les décennies 2021-2030 et 2031-2040.

Les enveloppes issues de la modification simplifiée du SCoT, une fois la réserve levée, devraient être les suivantes pour la Communauté urbaine Caen la mer :

2021-2030 :
- Habitat : 193 ha
- Economie : 160 ha
- Equipement et infrastructure (enveloppe mutualisée entre les 5 EPCI) : 40 ha

2031-2040 :
- Habitat : 106 ha
- Economie : 86 ha
- Equipement et infrastructure (enveloppe mutualisée entre les 5 EPCI) : 20 ha

Soit un total, sur 2021-2040 :
- Habitat : 299 ha
- Economie : 246 ha
- Equipements : 60 ha mutualisés entre les 5 EPCI

Malgré cette évolution, la consommation foncière prévue par le PLUi-HM jusqu'en 2040, est globalement compatible avec les enveloppes du SCoT Caen-Métropole en cours de modification simplifiée.

Remarques :

- <u>Au titre du chapitre 1.5.2 du DOO « Identifier les espaces potentiels de densification des tissus urbains existants » :</u>

Le règlement écrit des zones urbaines ne favorise globalement pas la densification des tissus bâtis existants :

- En délimitant les bandes de constructibilité principales directement le long des voies et des emprises publiques, ces dernières intègrent les reculs de constructibilité depuis les voies et les emprises publiques prévus par le règlement écrit. En conséquence, la bande de constructibilité principale se trouve en réalité réduite de ce recul de constructibilité depuis les voies et les emprises publiques. Pour

permettre l'évolution et la constructibilité des tissus bâtis, tout en maintenant la cohérence architecturale, il serait nécessaire :

  - que la délimitation des bandes de constructibilité principales soit optimisée par une délimitation après les reculs de constructibilité depuis les voies, les emprises publiques et les alignements ; et/ou que sur les zones urbaines qui comprennent des bandes de constructibilité principales restreintes (15m), ces bandes puissent être épaissies (par exemple à 17 m minimum).

- Les distances d'implantation entre deux constructions sur un même terrain peuvent aller jusqu'à 12m en présence de vues. Cette distance est importante et ne permet pas d'optimiser la constructibilité des tissus bâtis.
- Dans de nombreuses bandes de constructibilité secondaires, les hauteurs maximales sont fortement abaissées (4m maximum à l'acrotère), contraignant l'usage optimal du foncier et la cohérence architecturale. Il serait nécessaire de permettre un maintien de la hauteur de la bande de constructibilité principale pour l'intégralité d'un bâtiment lorsque celui-ci est majoritairement implanté dans la bande de constructibilité principale mais qu'il dépasse dans la bande de constructibilité secondaire.
- Dans certaines zones urbaines, les règles maximales de hauteur et d'emprise au sol (parfois limitées à 35% de la superficie des terrains), paraissent limitantes.
- Plus spécifiquement pour les zones d'activités économiques, les règles maximales de hauteur peuvent être insuffisantes sur certains secteurs, contraignant la densification verticale évoquée dans l'OAP thématique sur les activités économiques.

- Au titre du chapitre 2.1.3 du DOO « L'accueil en zones d'activités économiques » :

Au sein des zones d'activités économiques du territoire, le projet de PLUi-HM n'autorise la destination « logement » que dans les zones U12a2 (mixité d'activités économiques) et U12d (activités touristiques). Dans les zones U12d, cette destination « logement » est autorisée à condition d'être liée au gardiennage. Le SCoT Caen-Métropole prévoit d'intégrer aux bâtiments d'activités, les habitations liées à une activité de gardiennage. En conséquence, le règlement écrit de ces zones devra être complété ce sens.

- Au titre du chapitre 2.1.4 du DOO « L'accueil en zones d'activités économiques », concernant l'aménagement d'espaces économiques attractifs :

Au sein des dispositions communes à toutes les zones, le règlement écrit du PLUi-HM prévoit que « *pour toute opération d'aménagement, il devra obligatoirement être prévu une part d'énergies renouvelables pour couvrir les besoins des constructions* ». Le PLUi-HM devra être plus précis en indiquant que tout nouveau bâtiment à usage d'activités portant sur une surface de plancher supérieure ou égale à 10 000 m² sera raccordé à des dispositifs d'énergie renouvelable ou valorisable capables de couvrir au moins 80 % de ses besoins en énergie (hors besoins frigorifiques et de production, un effort devant néanmoins être porté sur ces deux besoins). A défaut, le bâtiment devra pouvoir faire état de l'achat d'au moins 80 % d'énergie d'origine renouvelable pour répondre à ses besoins en énergie.

- Au titre du chapitre 2.3 du DOO « L'équipement commercial et artisanal et la localisation préférentielle des commerces », concernant le Document d'Aménagement Artisanal et Commercial :

Le PADD du projet de PLUi-HM fait référence au Document d'Aménagement Artisanal et Commercial (DAAC) du SCoT Caen-Métropole, en précisant que les futures zones commerciales devront être réalisées en

compatibilité avec lui. Toutefois, cette disposition n'est pas traduite dans le règlement écrit, qui ne comporte aucune référence au DAAC.

Le Pôle métropolitain veille à ce que les projets prévoyant plus de 300 m² de surface de vente soient compatibles avec le DAAC, en application des articles L.752-1, L.752-4 et L.752-6 du Code du commerce. Le DAAC devra donc être mentionné dans le règlement écrit.

- Au titre du chapitre 2.5.1 du DOO « Assurer une production de logements renforçant la polarisation et la sobriété énergétique » :

Le SCoT Caen-Métropole demande de prévoir un échéancier d'ouverture des zones à urbaniser. Pour une meilleure lecture des OAP sectorielles, il serait intéressant d'y insérer un tableau récapitulatif afin de pouvoir disposer d'une visibilité globale des différents secteurs et de leur échéancier. Ce tableau pourrait également reprendre la surface des différents secteurs, leur vocation, le nombre de logements attendus et la densité. Ainsi, il serait également plus aisé d'avoir une vision centralisée des densités pratiquées dans les différents secteurs d'OAP.

- Au titre du chapitre 3.1 du DOO « Cohérence entre l'urbanisation et le système de déplacement », concernant le centre urbain métropolitain :

Le SCoT Caen-Métropole demande de prévoir des dispositions spécifiques d'aménagement, en termes de densité et de mixité, à l'intérieur des corridors desservis par le tramway et les futures lignes de Transport en Commun en Site Propre (T.C.S.P.), au regard de la qualité de la desserte en transports collectifs actuelle ou future.

L'OAP thématique habitat prévoit que « *dans les communes du centre urbain métropolitain (Caen, Colombelles, Fleury-sur-Orne, Hérouville Saint-Clair, Ifs et Mondeville), les opérations de renouvellement urbain aménagées à proximité des stations existantes ou projetées des lignes structurantes du réseau de transports en commun, devront justifier d'une certaine densité.* ».

Cependant, nous n'avons pas retrouvé dans les différentes pièces réglementaires du projet de PLUi-HM, de dispositions spécifiques visant à garantir une densité particulière dans les corridors desservis par le tramway et les futures lignes de Transport en Commun en Site Propre (T.C.S.P). Ces corridors sont bien matérialisés dans le règlement graphique, mais ils ne sont utilisés que pour règlementer le stationnement.

- Au titre du chapitre 3.1 du DOO « Cohérence entre l'urbanisation et le système de déplacement », concernant l'ensemble du territoire :

Pour toutes opérations, le SCoT Caen-Métropole prévoit de définir les aménagements adaptés et sécurisés destinés à favoriser la circulation des modes actifs sur le site, en continuité avec les secteurs environnants et en privilégiant le trajet le plus court.

Sur la commune de Grentheville, le règlement graphique définit deux liaisons douces à créer. L'une en bordure Ouest de la zone 2AUh, et l'autre un peu plus à l'Ouest dans l'espace agricole. Ces projets questionnent car ils sont parallèles et servent le même itinéraire. De plus, il existe déjà à environ 200 mètres, une voie partagée vélos/piétons parallèle aux deux projets de liaisons à créer.

- Au titre du chapitre 6.1 du DOO « La protection et la sécurisation de la ressource en eau » :

Le projet de PLUi-HM ambitionne une croissance démographique de 18 000 habitants à l'horizon 2040, en compatibilité avec le SCoT. Le territoire présente également une forte attractivité économique et des attraits touristiques non négligeables susceptibles d'engendrer des besoins croissants en eau potable. Dans le souci de sécuriser l'alimentation en eau potable du territoire, il est nécessaire que le PLUi-HM estime les besoins en

eau potable induits par les développements qu'il permet. Ces besoins doivent être mis en relation avec les capacités actuelles et futures de production de la ressource en eau potable, afin de s'assurer de la bonne adéquation entre les besoins et les capacités de la ressource. Le rapport de présentation doit être renforcé sur ce point. En effet, les données actuellement présentes au dossier sont insuffisantes (et anciennes – dans l'état initial de l'environnement p.285 (années évoquées : 2007 et 2020)).

- Au titre du chapitre 6.4 du DOO « La préservation des parcs périurbains existants ou à créer » :

Le projet de PLUi-HM ne comprend pas de développements spécifiques concernant les parcs périurbains existants prévus par le SCoT Caen-Métropole. Ces derniers ne font donc pas l'objet d'un traitement particulier dans le projet de document d'urbanisme intercommunal, que ce soit pour les localiser ou pour y encadrer la constructibilité et les aménagements. Or le SCoT Caen-Métropole prévoit la protection de ces espaces de toute urbanisation nouvelle, avec toutefois la possibilité d'y autoriser des équipements nécessaires à l'accueil du public et des équipements de faible emprise liés par destination à un vaste espace de nature (club équestre, centre aéré ou de vacances, école de plein-air, accueil touristique...). Ces dispositions du DOO en font donc des espaces particuliers à prendre en compte par le PLUi-HM. Il convient d'ajuster le projet de document d'urbanisme sur ce point.

- Au titre du chapitre 7.4 du DOO « Lutter contre les nuisances sonores » :

Le territoire de la Communauté urbaine comporte de nombreuses infrastructures pouvant être source de nuisances sonores.

Il serait pertinent d'intégrer, dans le règlement du PLUi-HM, des mesures visant à protéger les populations des nuisances sonores, en cohérence avec le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de 4e Échéance élaboré sur le territoire.

Envoyé en préfecture le 20/10/2025
Reçu en préfecture le 20/10/2025
Publié le
ID : 014-251403184-20251010-DCS43_2025-DE

CAEN NORMANDIE MÉTROPOLE
pôle métropolitain

Extrait du Registre des Délibérations du Comité Syndical Séance du vendredi 10 octobre 2025

DCS43-2025

Le 10 octobre 2025, à 12h, le Comité Syndical SOCLE, régulièrement convoqué le 10 octobre 2025, s'est réuni, dans sa composition prévue à l'article 4-1.3 des statuts du pôle métropolitain, à l'Hémicycle de Caen la mer, sur convocation adressée à ses membres par Monsieur Emmanuel RENARD, Président.

Nombre de délégués en exercice : 65
Quorum requis : 33

Présents : 35
Pouvoirs : 14
Votants : 49

Excusés : 13

Date de convocation : 02/10/2025

AVIS SUR LE PROJET D'ÉLABORATION DU PLUi DE CAEN LA MER

Étaient présents :

Communauté Urbaine Caen la mer : Mme Sonia DE LA PROVOTE, M. Fabrice DEROO, M. Michel LAFONT, M. Stéphane LE HELLEY, M. Jean-Marc PHILIPPE, Mme Dorothée PITOIS, M. Emmanuel RENARD, Mme Ghislaine RIBALTA, M. Pierre SCHMIT, M. Pascal SERARD, Mme Laurence TROLET, Mme Béatrice TURBATTE, M. Joël BRUNEAU (délégué suppléant), M. Patrick LECAPLAIN (délégué suppléant)

Communauté de communes Cingal – Suisse Normande : M. Jean-Claude BRETEAU, M. Pierre BRISSET, M. Eric DELACRE, M. Jacky LEHUGEUR, M. Didier MAZINGUE

Communauté de Communes Cœur de Nacre : M. Philippe CHANU, M. Thierry LEFORT, M. Patrick LERMINE, M. Thomas DUPONT-FEDERICI (délégué suppléant)

Communauté de communes Vallées de l'Orne et de l'Odon : M. Michel BANNIER, M. Gilbert DUVAL, M. Bernard ENAULT, M. Rémy GUILLEUX, M. Jean-Luc MOTTAIS, Mme Martine PIERSIELA, M. Jérôme LEBOUTEILLER (délégué suppléant), M. Jean-Louis MALAQUIN (délégué suppléant)

Communauté de communes Val es Dunes : Mme Ann BAUGAS, Mme Sophie DE GIBON, Mme Marie-Françoise ISABEL, M. Patrice MARTIN

Etaient excusés et avaient donné pouvoir :

Communauté Urbaine Caen la mer : M. Romain BAIL (pouvoir à Mme Béatrice TURBATTE), M. Christian DELBRUEL (pouvoir à M. Pierre SCHMIT), M. Dominique GOUTTE (pouvoir à Mme Ghislaine RIBALTA), M. Nicolas JOYAU (pouvoir à Mme Laurence TROLET), M. Aristide OLIVIER (pouvoir à M. Fabrice DEROO), M. Michel PATARD-LEGENDRE (pouvoir à M. Stéphane LE HELLEY)

Envoyé en préfecture le 20/10/2025
Reçu en préfecture le 20/10/2025
Publié le
ID : 014-251403184-20251010-DCS43_2025-DE

Communauté de communes Cingal Suisse Normande : M. Patrick MOREL (pouvoir à M. Eric DELACRE), Mme Elisabeth MAILLOUX (pouvoir à M. Didier MAZINGUE), Mme Isabelle ONRAED (pouvoir à M. Jacky LEHUGEUR)

Communauté de communes Cœur de Nacre : M. Jean-Luc GUINGOUAIN (pouvoir à M. Patrick LERMINE), Mme Anne-Marie PHILIPPEAUX (pouvoir à M. Thierry LEFORT)

Communauté de communes Vallées de l'Orne et de l'Odon : M. Henri GIRARD (pouvoir à M. Bernard ENAULT)

Communauté de communes Vas es Dunes : M. Laurent DECLERCK (pouvoir à M. Patrice MARTIN), Mme Régine ENEE (pouvoir à Mme Marie-Françoise ISABEL)

Etaient excusés :

Communauté Urbaine Caen la mer : M. Christian CHAUVOIS, M. Xavier DUHAMEL, M. Sébastien FRANCOIS, M. Yannick GERNY, M. Pascal JOUIN, M. Christian LE BAS, M. Thierry RENOUF, Mme Micheline LECHARTIER (déléguée suppléante), M. Richard MAURY (délégué suppléant)

Communauté de communes Cœur de Nacre : M. Patrick DUBOIS, Mme Elise MACKOVIACK (déléguée suppléante)

Communauté de communes Vallées de l'Orne et de l'Odon : M. Alain GOBE, M. Hubert PICARD

Envoyé en préfecture le 20/10/2025
Reçu en préfecture le 20/10/2025
Publié le
ID : 014-251403184-20251010-DCS43_2025-DE

AVIS SUR LE PROJET D'ÉLABORATION DU PLUi DE CAEN LA MER

Exposé :

A/ Éléments de diagnostic

Par une délibération du 23 mai 2019, le conseil communautaire de Caen la mer a prescrit l'élaboration de son PLUi.

L'élaboration du PLUi porte sur les 48 communes de l'intercommunalité.

La procédure d'élaboration s'est déroulée de 2019 à 2025, en parallèle de la modification simplifiée du SCoT Caen-Métropole (celle-ci s'étant déroulée d'octobre 2024 à septembre 2025).
Le Pôle métropolitain Caen Normandie Métropole a été largement associé aux travaux, au travers :

- *des réunions des personnes publiques associées (PPA),*
- *d'échanges techniques et politiques réguliers.*

Par une délibération en date du 10 juillet 2025, le conseil communautaire a arrêté son projet de PLUi. Le Pôle Métropolitain Caen Normandie Métropole a réceptionné le dossier pour consultation, le 22 juillet 2025.

Au titre de l'armature territoriale du SCoT de Caen-Métropole révisé, Caen la mer accueille le centre urbain métropolitain, la couronne urbaine, les pôles de proximité d'agglomération, ainsi que des communes de la couronne périurbaine proche, des communes classées pôles principaux, pôles relais, communes de l'espace rural ou périurbain et communes côtières.

L'EPCI comptait près de 274 700 habitants en 2021. Sa croissance démographique s'est établie à 0,6 % / an entre 2015 et 2021. L'EPCI abritait 151 700 logements en 2021.

B/ Projet de la Communauté urbaine

PADD : *Synthèse des principaux points dans les différentes parties.*

Lignes de force :

Renforcer l'armature territoriale dans une logique de proximité et une perspective de sobriété foncière.

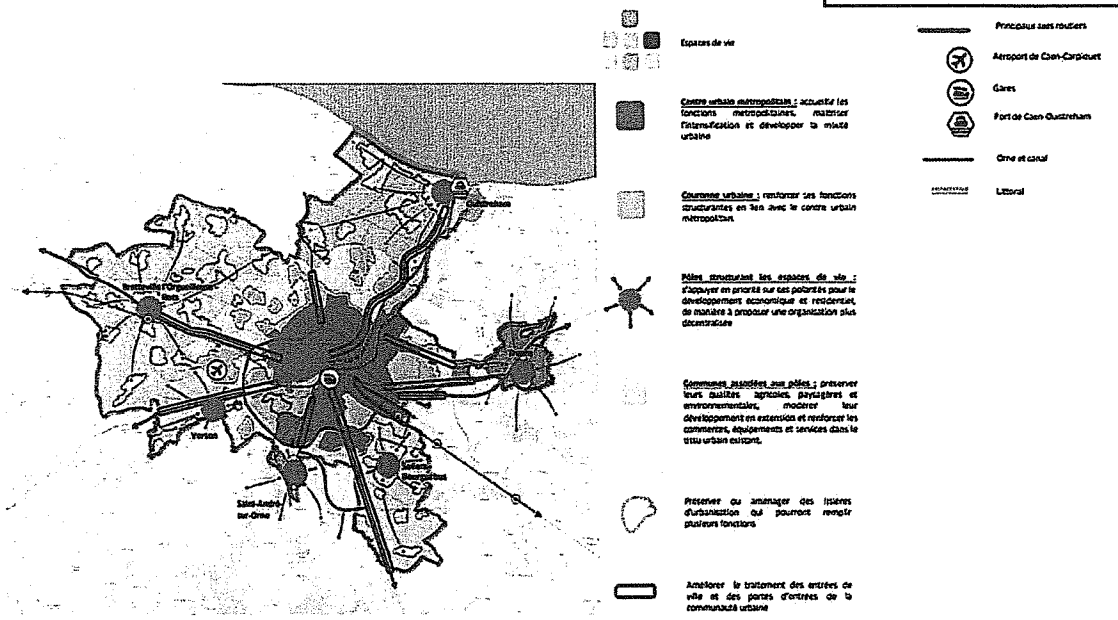
- Renforcer les différentes centralités et les liens entre les pôles en s'appuyant sur les espaces de vie :
  Armature urbaine : Cœur urbain métropolitain / Pôles / Communes associées aux pôles.

- Favoriser une organisation urbaine visant à mettre en avant les logiques de proximité et de mixité fonctionnelle.
  - Améliorer l'accès aux aménités pour les habitants, dans une logique de proximité.
  - Penser les développements dans une logique de mixité fonctionnelle.

- Poursuivre et intensifier un développement basé sur le principe de la sobriété foncière et l'optimisation de l'espace.
  - Poursuivre et intensifier la dynamique de sobriété foncière et de limitation de la consommation d'espace.
  - Repenser les formes urbaines produites et diversifier les typologies de logements.
    - Le principe de polarisation initié par le SCoT de Caen Métropole sera renforcé pour maîtriser les dynamiques de la périurbanisation dans les autres communes des espaces de vie.

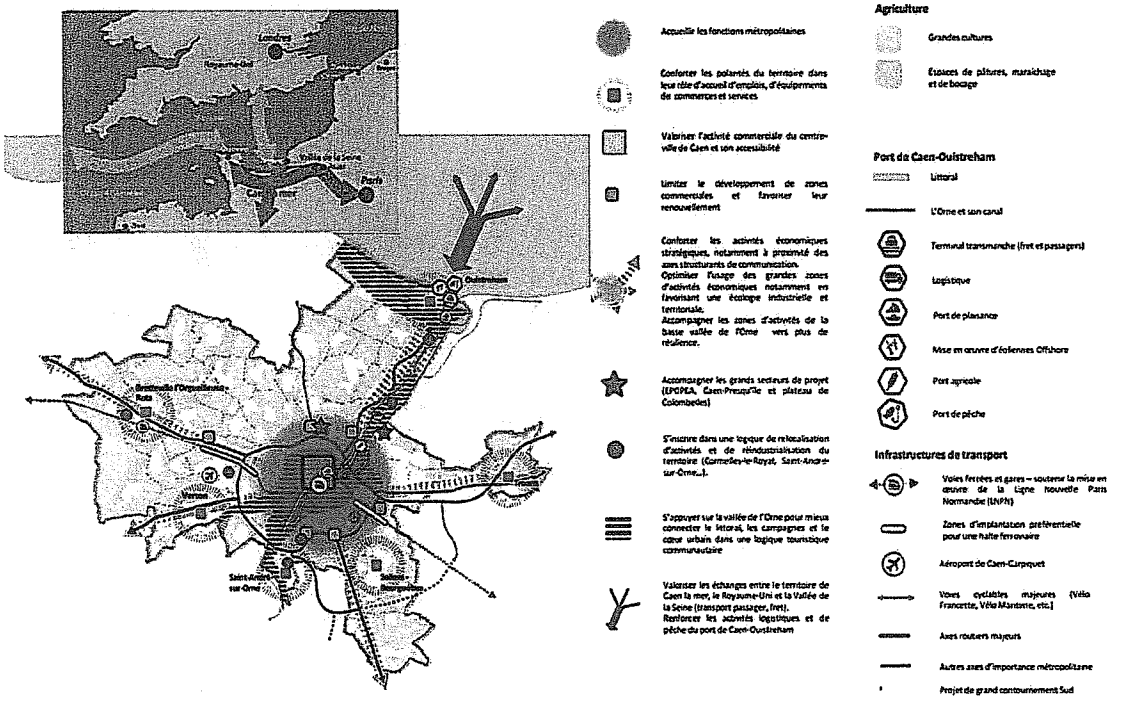
- Valoriser les identités communales.
  - Une attention particulière sera portée aux particularités paysagères et architecturales de chaque commune et à la préservation de leur identité.
  - Une recherche d'insertion paysagère et de qualité architecturale sera portée pour toute opération.

Envoyé en préfecture le 20/10/2025
Reçu en préfecture le 20/10/2025
Publié le
ID : 014-251403184-20251010-DCS43_2025-DE



Affirmer la place de Caen la mer, comme une métropole à taille humaine ouverte sur le monde.

- Asseoir la position de la métropole comme locomotive économique :
  - Conforter l'attractivité économique du territoire en accompagnant le développement des filières d'excellence, en s'appuyant sur les grandes infrastructures du territoire, en renforçant l'enseignement supérieur et la recherche.
- Conforter l'attractivité du territoire en valorisant ses identités et son cadre de vie :
  - Conforter l'attractivité touristique, culturelle, économique et résidentielle du territoire, en s'appuyant sur ses points forts (dynamisme maritime, d'innovation, de recherche, qualité paysagère, patrimoine, etc).
- Affirmer le rayonnement touristique en s'appuyant sur la culture, l'histoire, son littoral et ses campagnes :
  - Développer une destination touristique complète et connectée, en s'appuyant sur les forces et les richesses du territoire (histoire, littoral, Caen, etc).



Envoyé en préfecture le 20/10/2025
Reçu en préfecture le 20/10/2025
Publié le
ID : 014-251403184-20251010-DCS43_2025-DE

Accélérer la transition environnementale solidaire du territoire.

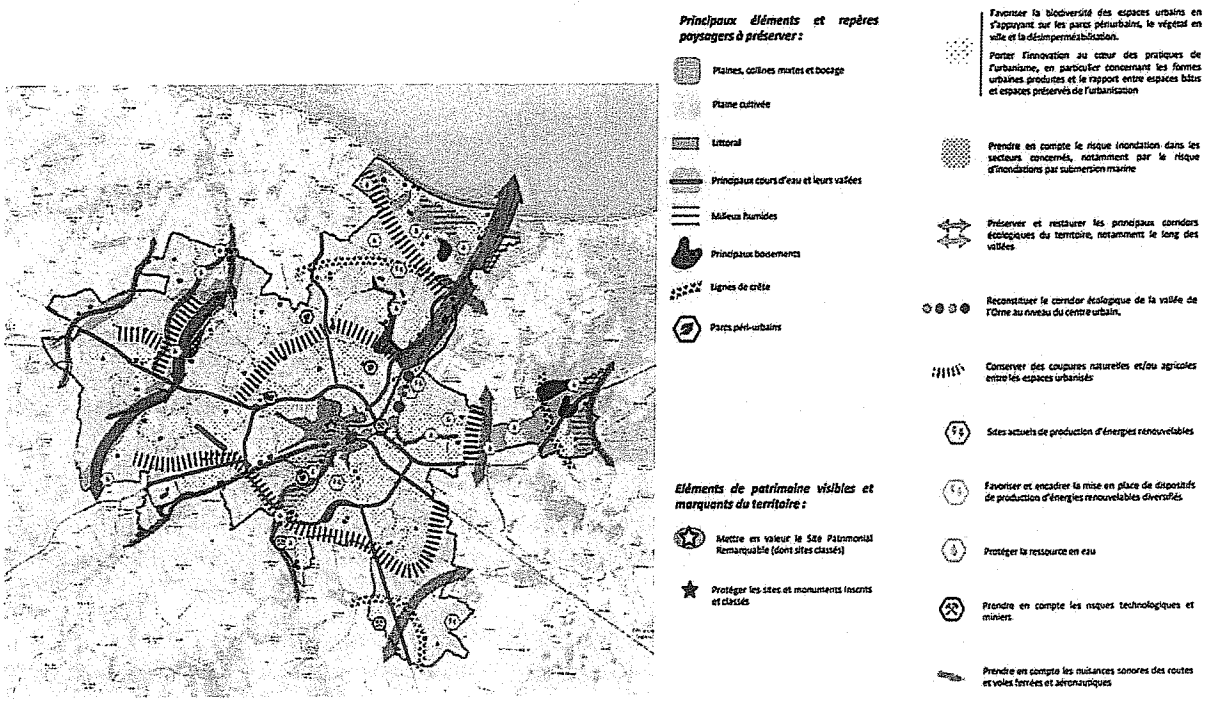
- Affirmer un développement innovant ancré sur les richesses du territoire.
  - Promouvoir un développement endogène et durable, en préservant et valorisant les ressources, et en s'appuyant sur les atouts du territoire.

- Identifier, promouvoir et protéger la qualité des éléments de patrimoine bâti et paysager, constitutifs de l'identité, de l'histoire et des fonctions symboliques du territoire.
  - Protéger et mettre en valeur au sein de leur environnement urbain et paysagé, les éléments constitutifs du patrimoine bâti et paysager du territoire.

- Accompagner les transitions énergétiques et environnementales en prenant en compte les fragilités de certains publics.
  - Inscrire le territoire dans une ambition forte de transition environnementale, qui touche de manière transversale de nombreux aspects de son développement.

- S'engager dans un développement plus responsable, s'appuyant sur la disponibilité des ressources et le recours aux énergies renouvelables.
  - Inscrire le territoire dans un contexte de changement climatique et de raréfaction de certaines ressources, notamment de l'eau. Economiser et optimiser l'utilisation des ressources disponibles et s'appuyer de plus en plus sur des filières de recyclage, de circuits courts et d'énergies renouvelables.

- Affirmer un principe d'aménagement qui s'appuie sur la protection des espaces et la prise en compte des risques et nuisances.
  - Diminuer la part de la population exposée aux risques naturels, technologiques et aux nuisances.
  - Préserver les espaces naturels et agricoles.



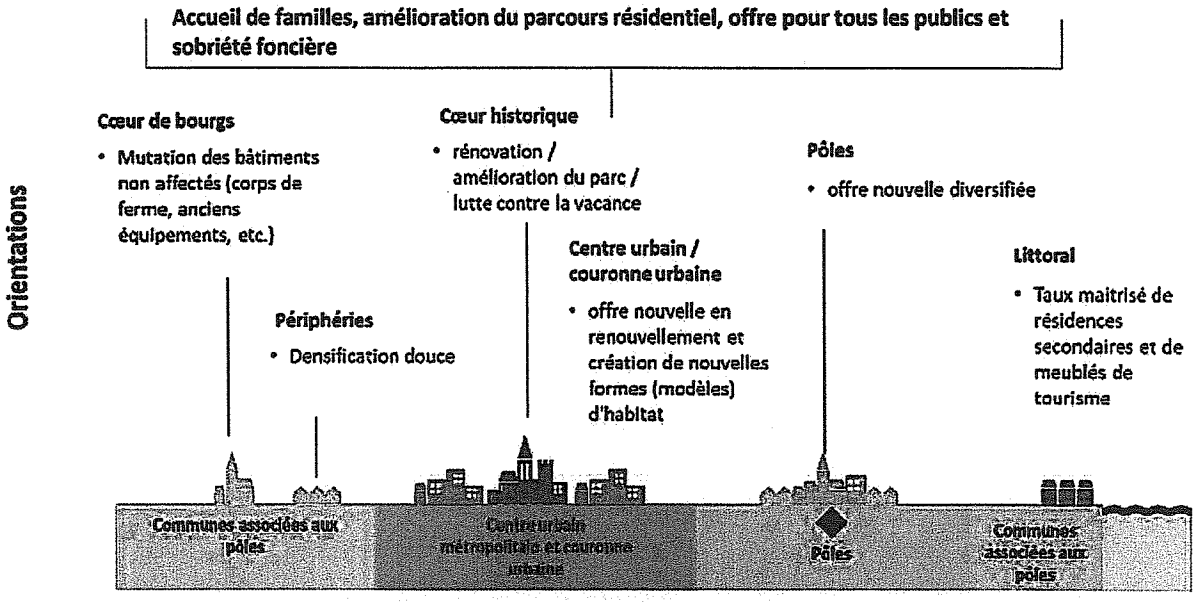
Organiser une réponse qualitative et territorialisée aux besoins en logements pour tous.

- Développer une offre nouvelle de logements permettant d'accompagner le développement économique et de favoriser le maintien et le retour des actifs et des familles sur le territoire.
  - Créer des logements permettant aux actifs de se loger facilement à proximité de leur lieu de travail.
  - Créer des logements adaptés aux parcours de vie, pour maintenir la population sur le territoire.
  - Localiser la nouvelle offre de logements à proximité des équipements et des services aux publics.

Envoyé en préfecture le 20/10/2025
Reçu en préfecture le 20/10/2025
Publié le
ID : 014-251403184-20251010-DCS43_2025-DE

- Accélérer l'évolution du parc ancien pour mieux répondre aux enjeux liés à la perte d'autonomie et de lutte contre la précarité énergétique.
  - Agir significativement sur le parc de logements anciens (adaptation à la perte d'autonomie, efficience énergétique).

- S'assurer de la diversification de l'offre afin de fluidifier les parcours résidentiels pour répondre à l'ensemble des besoins en logements.
  - Garantir la diversité de typologies et l'accessibilité financière des logements.
  - Opérer un rééquilibrage de l'offre existante de logements en faveur de la mixité sociale sur tout le territoire.
  - Favoriser les parcours résidentiels et répondre aux besoins de tous les habitants (publics modestes, vieillissants ou spécifiques).



<u>Faciliter le développement des mobilités durables pour tous sur l'ensemble du territoire.</u>

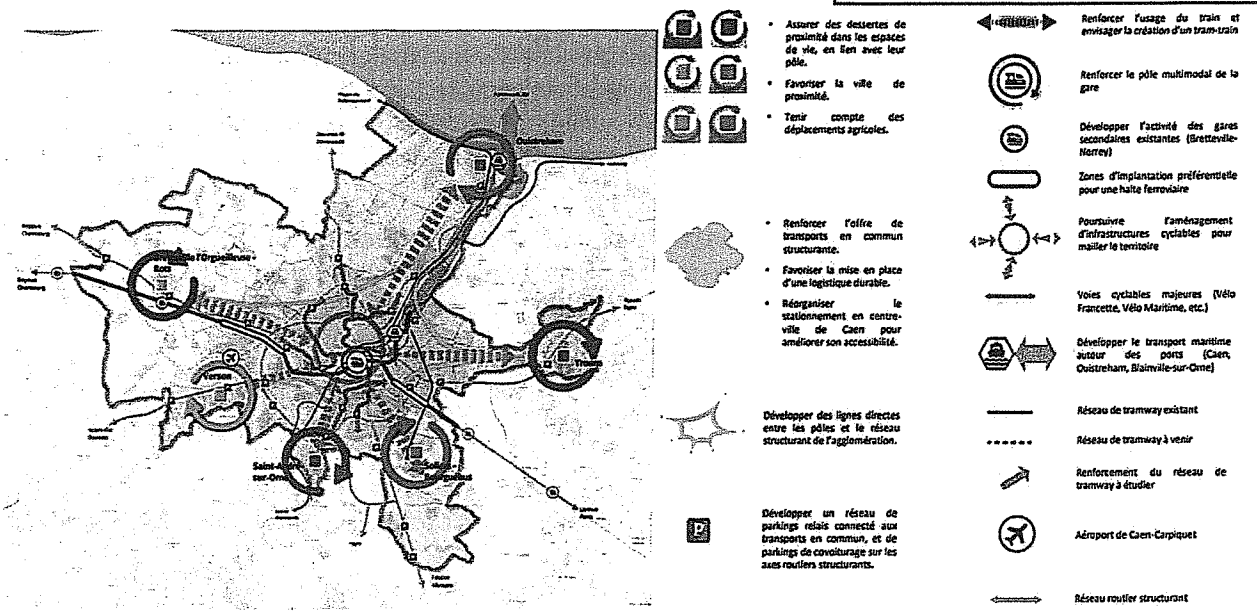
- Développer un réseau de mobilités qui accompagne l'armature territoriale et en favorise le bon fonctionnement.
  - Organiser le réseau de mobilités en cohérence avec l'armature territoriale (réseau adapté à tous les publics).

- Organiser la transition vers des mobilités décarbonées et multimodales.
  - Développer un report modal décarboné (modes actifs, TC, covoiturage, modes ferrés).
  - Développer des infrastructures de recharge des véhicules électriques pour poursuivre une transition énergétique.

- Organiser un développement urbain favorisant la marche et la pratique du vélo.
  - Développer une mixité des fonctions pour que services aux publics et commerces de proximité puissent être facilement accessibles à pied et à vélo.
  - Favoriser un aménagement des espaces publics dans les centres urbains et dans les cœurs de bourgs et de village, donnant une place privilégiée aux mobilités actives.
  - Développer les liaisons douces au sein du territoire et limiter les discontinuités et l'insécurité sur le réseau.

- Réduire l'usage individuel de la voiture par le développement du covoiturage et de l'autopartage.
  - Développer les infrastructures et équipements encourageant le covoiturage et l'autopartage.

Envoyé en préfecture le 20/10/2025
Reçu en préfecture le 20/10/2025
Publié le
ID : 014-251403184-20251010-DCS43_2025-DE



Orientations thématiques :

Démographie et habitat :

- Développement de l'offre en logement et répartition territoriale :
  - Objectif démographique : **+ 18 000 habitants sur 20 ans** (2020-2040), soit + 900 habitants/an. / = Atteindre 290 000 habitants à l'horizon 2040. Croissance de +0,34%/ an en moyenne.
  - Objectif habitat : **+ 1 650 logements/an.** (Taille des ménages 2040 : 1,84 pers/ménage.) Dans le détail : + 950 logements/an en réponse au point mort, + 500 logements/an pour loger la population nouvelle, et + 200 logements/an pour les besoins en structures collectives destinées aux publics spécifiques.
  - Objectif emplois : **+ 900 emplois/an.**
  - Territorialisation de l'offre de logements s'appuyant sur l'armature urbaine du territoire. A horizon 2040 : **Centre urbain métropolitain et couronne urbaine = 75% des logements / Pôles = 13% des logements / Communes associées aux pôles = 12% des logements.**
  - **70% des logements seront réalisés au sein des espaces urbanisés**, à l'échelle de la CU. (Travail sur la mobilisation de bâtiments existants, sur les formes urbaines intermédiaires, sur la densification, etc).
- Qualité des logements et résilience énergétique :
  - Travail sur de nouvelles formes urbaines et diversité. Travail sur les conceptions et les qualités, sur la mixité des usages. Travail sur les accès extérieurs et espaces verts partagés.
  - Encourager la conception architecturale de logements innovants, économes en énergie et adaptés aux changements climatiques.
  - Encourager la mutualisation des espaces de stationnement à l'échelle des opérations, limiter les surfaces occupées par la voiture et mettre à disposition des parcs de stationnement résidentiels adaptés aux changements de pratiques de mobilité (mobilités actives, électrification des modes de déplacement...)
  - Accélérer la rénovation énergétique du parc privé de logements anciens (en particulier des années 1950 à 1980).
  - Porter une attention particulière à l'intégration paysagère des nouvelles opérations de logements ainsi qu'au respect des principes du bioclimatisme pour l'implantation des constructions.
  - Le développement de l'offre de logements devra s'opérer en conservant, voire en recréant des espaces de respiration et en garantissant des espaces verts généreux.

Envoyé en préfecture le 20/10/2025
Reçu en préfecture le 20/10/2025
Publié le
ID : 014-251403184-20251010-DCS43_2025-DE

- Parcours résidentiels et accès au logement :
  - Favoriser la production de logements dont la taille et la configuration seront adaptées aux besoins de tous les publics, ainsi que la rotation du parc de grands logements sous-occupés.
  - Garantir la disponibilité d'une offre de logements adaptée à toutes les étapes du parcours résidentiel et accessible financièrement à une grande diversité de publics.

- Habitat des publics spécifiques :
  - Développement de petits logements à bas loyers dans les centralités.
  - Développer des solutions adaptées au vieillissement important des populations.
  - Accompagner les opérations innovantes de coliving, colocation, coworking ou encore de logement intergénérationnel.

Emplois, activités économiques et agriculture :

Emplois et activités économiques :
- Rapprocher l'habitat des zones d'emplois :

En autorisant l'implantation d'activités économiques sur les pôles, centres-villes et/ou dans des zones d'activités.

En ouvrant les espaces d'activités économiques aux mobilités actives.

En organisant de manière plus optimale en lien avec les grands employeurs du territoire, leur desserte en transports en commun.

- Favoriser l'emploi de proximité : par exemple le télétravail, les tiers-lieux, les espaces de « coworking » en garantissant l'accès à une offre numérique en Très Haut Débit.
- Moderniser, réhabiliter et densifier les zones d'activités économiques en y intégrant les objectifs du développement durable : mutualisation des espaces de stationnement, amélioration des performances énergétiques du parc bâti.
- Travail qui devra être engagé sur la mutation et l'anticipation de la réversibilité des bâtiments d'activités.
- Privilégier l'implantation d'activités incompatibles avec l'habitat dans les zones d'activités économiques.

Agriculture :
- Une protection sur le long terme de grands espaces agricoles pourra être mise en place, notamment par la création de Zones Agricoles Protégées (ZAP).
- Développement de filières agricoles locales et innovantes, telles que l'agroalimentaire, le teillage ou encore la production d'éco-matériaux de construction.
- Préserver les outils de production agricole.
- Des lisières en bordure d'urbanisation doivent être systématiquement préservées ou aménagées.

Tourisme et loisirs :
- Développer le tourisme en s'appuyant sur les infrastructures structurantes tels que les itinéraires vélo (Vélo Francette, Vélomaritime, etc.) et les randonnées pédestres (sentiers et chemins).
- Pour mieux connecter le littoral, les campagnes et le cœur métropolitain, les vallées de l'Orne, de l'Odon, de la Thue et de la Mue seront reliées par des itinéraires touristiques et de loisirs continus à poursuivre ou à créer.
- Moderniser les aménagements littoraux, pour les rendre plus accessibles et conviviaux, tout en anticipant les évolutions climatiques.
- La mobilité des touristes devra être adaptée par une offre de transport en commun et davantage de parcs de stationnement dédiés au tourisme littoral.

Sobriété foncière :
- 655 ha consommés sur le territoire entre 2011 et 2020.
- Application d'un taux de réduction de 40% sur **2021-2030 : enveloppe de 380 ha.**
- Application d'un taux de réduction de 45% sur **2031-2040 : enveloppe de 205 ha.**
- Prioriser le renouvellement des tissus urbains existants et limiter les extensions urbaines.

Envoyé en préfecture le 20/10/2025
Reçu en préfecture le 20/10/2025
Publié le
ID : 014-251403184-20251010-DCS43_2025-DE

- Nouvelles formes urbaines avec des densités adaptées et acceptables dans un environnement naturel de qualité.

P.133 de la justification des choix retenus : explication du calcul de la conso d'espaces 2021-2040.

Biodiversité et espaces naturels :

Identités paysagères :

- Eviter la banalisation des paysages et des entrées de ville du territoire, dans le cadre de projets d'aménagement ou de requalification.
- S'appuyer sur les mobilités douces et la protection des chemins ruraux, des ceintures vertes des bourgs et villages.
- Mise en valeur du littoral, du port de Caen-Ouistreham et son canal de l'Orne, des marais et des vallées de l'Orne, de l'Odon, de la Thue et de la Mue et de leurs affluents.
- Préserver les coupures d'urbanisation.

TVBN :

- Préserver, restaurer voire prolonger les trames verte et bleue jusque dans le tissu urbain.
- Maintenir voire étendre les éléments de patrimoine boisé.
- Instaurer une trame noire sur la TVB.
- Préservation des espaces naturels protégés, des zones humides.

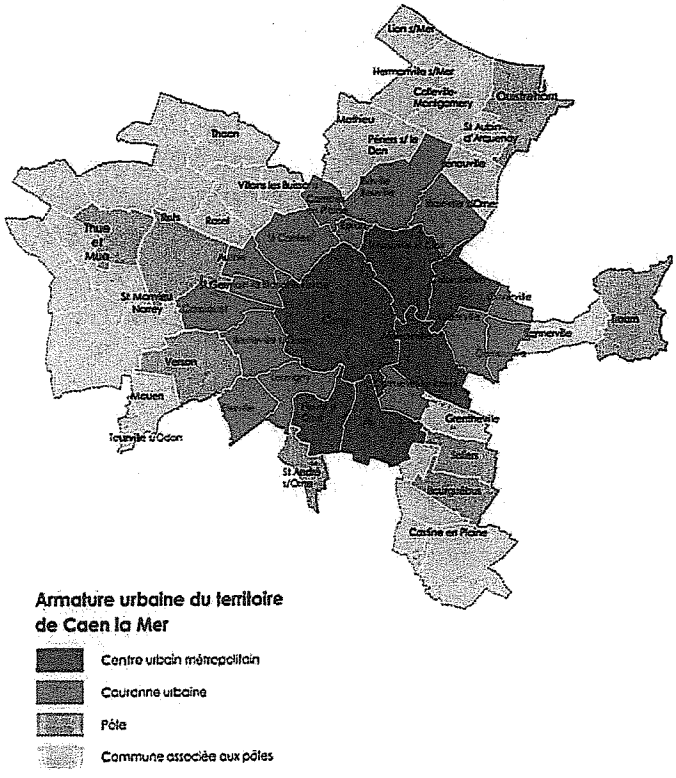
Biodiversité et nature en ville :

- Prise en compte de la biodiversité dans tout projet d'aménagement.
- Valoriser et intégrer la nature en ville en s'appuyant sur les ilots verts et espaces de respiration.
- Favoriser la perméabilité des sols et la végétalisation des espaces publics et privés.
- Favoriser la circulation des espèces animales dans le tissu urbain.

Aménagement et formes urbaines :

Structure du territoire :

- Armature urbaine en 4 strates : le centre urbain métropolitain, la couronne urbaine, les pôles, les communes associées aux pôles.
- Renforcer les centres-villes et centre-bourgs.



Envoyé en préfecture le 20/10/2025
Reçu en préfecture le 20/10/2025
Publié le
ID : 014-251403184-20251010-DCS43_2025-DE

Formes urbaines et intégrations paysagères :

- Promouvoir l'innovation urbaine, les aménagements publics ou privés de qualité, les espaces de respiration, la végétalisation adaptée, la bonne perméabilité des sols, la qualité des insertions paysagères, des aspects extérieurs, ainsi que l'utilisation de matériaux durables et biosourcés.
- Formes urbaines et architecturales diversifiées, qualité paysagère des zones d'activités, des bourgs.
- Mixité des fonctions dans les tissus urbains et dans les nouvelles opérations.

Entrées de ville et franges urbaines :

- Recomposition des abords des axes d'entrée de ville supports d'activités économiques selon un principe de mixité des fonctions urbaines et de qualité paysagère.
- Traitement qualitatif des franges entre les tissus urbains existants, ou nouvelles extensions, et les paysages agricoles ouverts (ceinture verte, sente, maraichage, murets en pierre de taille, haie champêtre...).

Patrimoine :

- Identifier et protéger les éléments du patrimoine bâti et paysagers.

Commerces, équipements et services :

Offre commerciale :

- Protéger et renforcer l'offre en commerces de proximité.
- Conforter les structures et linéaires commerciaux existants au sein des pôles, cœur urbain métropolitain et des tissus urbains existants.
- Moderniser les zones d'activités commerciales en intégrant les objectifs de décarbonation, de renaturation et d'optimisation foncière.
- Les zones commerciales futures devront être réalisées en renouvellement urbain et être compatibles avec les orientations du Document d'Aménagement Artisanal et Commercial (DAAC) du SCoT Caen Métropole.

Offre en équipements :

- Hiérarchiser et équilibrer les équipements et services de proximité en fonction de leur portée sur le territoire notamment en prenant en compte les espaces de vie pour renforcer leur accessibilité. Recherche de mutualisation des équipements également.
- Implantation des équipements métropolitains rayonnants à proximité des réseaux de transports en commun structurants.
- Améliorer l'accessibilité des services aux publics dans toutes ses dimensions, en en assurant l'accès par tous modes de transport.
- Accompagner la transition écologique des équipements publics existants via leur modernisation, rénovation énergétique et y favoriser la production d'énergies renouvelables. Privilégier la production d'énergie renouvelable et la baisse de la consommation d'énergie pour les créations d'équipements publics.

Mobilités :

Mobilités actives :

- Mailler les espaces de vie au profit des mobilités douces, poursuivre l'aménagement du réseau cyclable communautaire.
- Prendre en compte les mobilités douces dans tous les projets d'aménagement.
- Mieux partager l'espace public au profit des mobilités actives et des TC.
- Apaisement de la circulation automobile dans les centres.

Transports en commun :

- Développer le réseau de transport en commun en cohérence avec l'armature urbaine. Développement des dessertes locales à l'échelle des espaces de vie. Offrir des liaisons efficaces entre les Pôles et le centre urbain.
- S'appuyer sur un réseau de tramway étendu et un réseau de bus plus performant.

Envoyé en préfecture le 20/10/2025
Reçu en préfecture le 20/10/2025
Publié le
ID : 014-251403184-20251010-DCS43_2025-DE

- Mise en place de pôles d'échanges performants aux portes d'entrée du cœur urbain métropolitain, incluant différents services et réseaux de transport en lien avec les réseaux de transports structurants.
- Encourager l'usage quotidien du train en s'appuyant sur le maillage ferroviaire existant et en renforçant les liaisons entre les principales villes du département.

Déplacements routiers et logistique :

- Réduire l'usage individuel de la voiture au profit des TC et modes actifs.
- Déploiement de bornes de recharges électriques sur le domaine public et privé.
- Planifier l'implantation des activités logistiques à l'échelle métropolitaine de manière équilibrée.
- Mutualiser les plateformes et centres de distribution pour le transport de marchandises en ville.
- Promouvoir le fret ferroviaire et maritime, modes de transports moins polluants constituant une alternative au transport routier.
- Encourager la décarbonation des flux logistiques de proximité.

Stationnements :

- Développer le réseau de parkings relais (en entrée de ville et à proximité d'une offre en transport en commun).
- Développer le réseau d'aires de covoiturage.
- Augmentation de l'offre en places de stationnement vélo sur tout le territoire.
- Meilleure organisation du stationnement (mutualisation, en ouvrage, réglementation).

POA Mobilités :

- Réduire l'usage de la voiture individuelle en s'appuyant sur tous les leviers (mobilités douces, TC, pôles d'échanges multimodaux, etc). Priorité donnée aux modes de transports alternatifs = objectif de réduire de 40% le trafic automobile à horizon 2050.

- S'appuyer sur l'armature territoriale pour organiser des mobilités cohérentes.

- Favoriser les mobilités de proximité.

Risques, résilience, santé, ressources et énergies :

Risques, nuisances et santé :

- Favoriser la perméabilité des sols en particulier dans les espaces artificialisés.
- Maintenir ou restaurer les espaces de mobilité des cours d'eau.
- Préserver les zones humides.
- Adapter la constructibilité à proximité de sites générateurs de risques et de nuisances.
- Adapter les constructions aux risques.

Gestion des ressources et énergies :

- Prendre en compte le schéma directeur d'alimentation en eau potable du Bassin Caennais et le zonage d'assainissement des eaux usées et pluviales de Caen la mer, pour protéger la ressource en eau.
- Décliner les objectifs de production d'énergie et notamment d'énergies renouvelables fixés dans le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) de Caen Métropole et le Schéma Directeur de l'Energie (SDE) de Caen la mer.
- Faciliter l'implantation d'installations performantes et/ou innovantes pour l'exploitation des énergies renouvelables jugées prioritaires pour le territoire.
- Renforcer les réseaux de chaleur pour permettre leur conversion en énergies renouvelables.

Envoyé en préfecture le 20/10/2025
Reçu en préfecture le 20/10/2025
Publié le
ID : 014-251403184-20251010-DCS43_2025-DE

- OAP :

***OAP Thématiques* : x 4 : Environnement / Activités économiques / Habitat / Mobilités.**

Environnement – Extrait de quelques dispositions :

Protection et reconstitution des trames :

- Eviter toute construction et aménagement **dans une bande de 20 m de large depuis les limites boisées des réservoirs de biodiversité** des milieux forestiers.
- Favoriser le maintien ou la création **d'une bande enherbée d'au moins 5 mètres de profondeur** afin de constituer des zones de transition écologique fonctionnelles et accueillantes.
- **Renforcer la trame boisée** grâce à des actions de renaturation et de plantations.
- **Compenser chaque haie** / alignement arasé, par des replantations équivalentes.
- **Maintenir la perméabilité des clôtures** et conserver des passages pour la petite faune notamment en milieu urbain.
- Profiter de tout projet d'aménagement pour **renforcer la perméabilité écologique du territoire,** notamment dans les corridors à renforcer, en assurant une imperméabilisation minimale et une végétalisation maximale du site.
- **Désartificialiser et renaturer les berges de l'Orne** notamment dans la ville de Caen.
- **Maintenir ou restaurer la perméabilité des sols** en identifiant une **zone tampon d'une distance minimum de 10 m** de part et d'autre des cours d'eau, comptée à partir de la berge.
- Pour les nouvelles opérations : **Imposer la continuité des espaces de pleine terre** en évitant leur morcellement.
- **Réduire, voire supprimer la pollution lumineuse.**
- Mettre en place des **protections antibruit qui pourront être végétalisées.**

Développer la nature en milieu urbain :

- Proposer des principes de **renaturation de ces espaces.**

Mise en valeur des paysages :

- Imposer la **protection des vues.**
- Imposer **l'aménagement de lisières d'une profondeur minimale de 10 mètres entre l'urbain et les espaces agricoles, et perméables pour la petite faune.**
- Imposer l'aménagement et la **valorisation des entrées de ville, bourgs et villages** dans le cadre d'opérations nouvelles et l'inciter pour des opérations existantes.
- Imposer **l'intégration des zones d'activités économiques,** industrielles et commerciales à leur environnement plus particulièrement en entrées de ville.

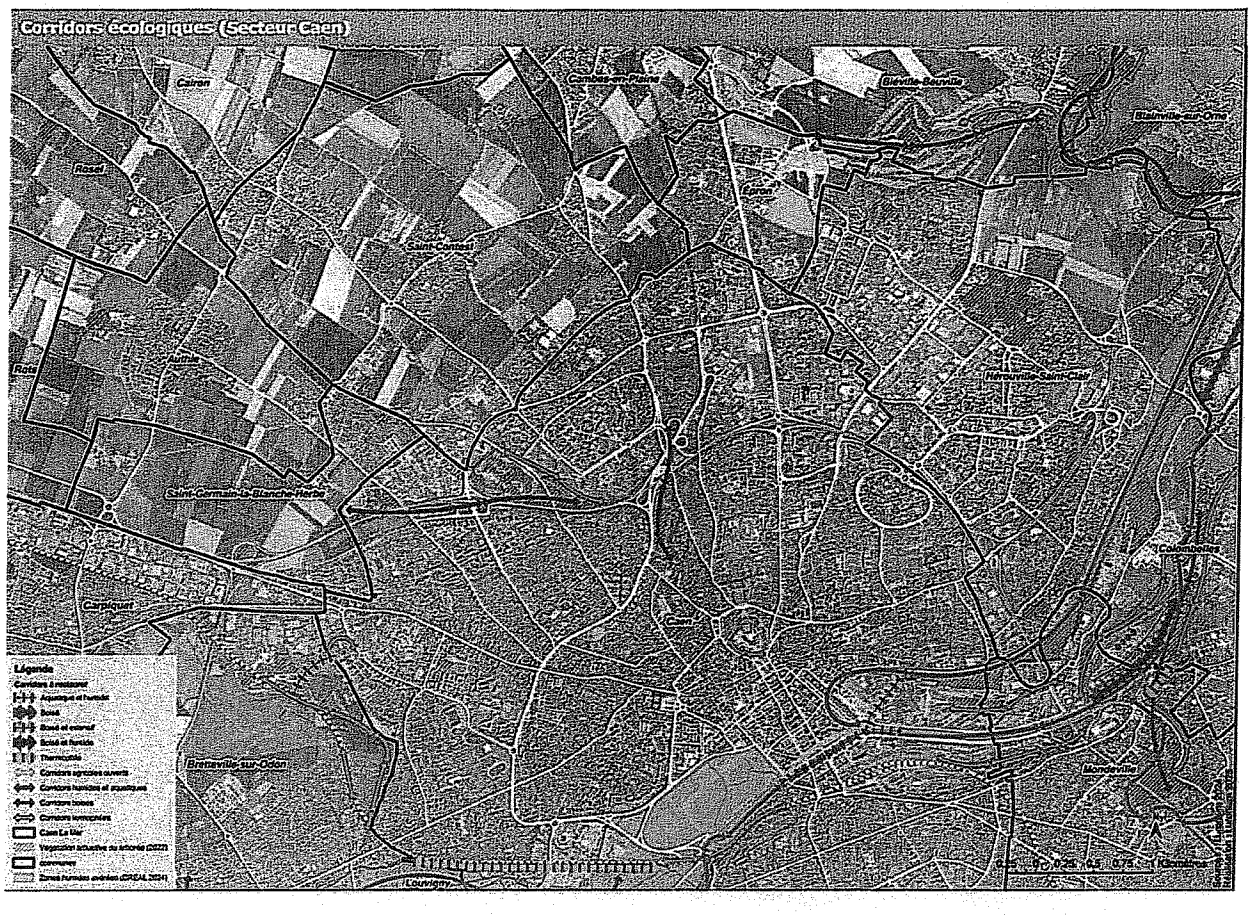
Développer les énergies renouvelables et une approche bioclimatique :

- Privilégier des **revêtements et matériaux clairs** qui augmentent l'albédo et réduisent l'absorption de la chaleur dans le milieu urbain.
- Imposer, au sein des opérations d'aménagement, une **part d'énergies renouvelables** pour couvrir les besoins énergétiques des constructions.
- Privilégier les **matériaux biosourcés et géosourcés.**

Présence de cartes très détaillées par secteurs, des corridors écologiques.

Envoyé en préfecture le 20/10/2025
Reçu en préfecture le 20/10/2025
Publié le
ID : 014-251403184-20251010-DCS43_2025-DE

Ex du secteur de Caen :



Activités économiques – Extrait de quelques dispositions :

- **Implantation de nouveaux secteurs dans la continuité des tissus urbains existants.**
- Implantation conditionnée à la bonne desserte en transports alternatifs à la voiture individuelle.
- Généraliser l'installation de bornes de recharges pour voitures et vélos électriques.
- Végétaliser les zones d'activités.
- Densifier les zones d'activités (verticalement aussi) et diversifier les zones urbaines + privilégier les matériaux bio-sourcés.
- Mixité des zones d'activités avec des services pour les personnes qui y travaillent.
- Penser à la requalification des zones d'activités.

Habitat - Extrait de quelques dispositions :

Désirabilité de la densité et formes urbaines :

TABLEAU 1 - En extension urbaine de 5 000 m² d'emprise ou plus

Armature urbaine du PLUI-HM	Densités minimales (logement/ hectare)
Centre urbain métropolitain	57
Couronne urbaine	40
Pôles	35
Communes associées aux pôles	25

TABLEAU 2 - En tissu urbain existant de 5 000 m² d'emprise ou plus

Armature urbaine du PLUI-HM	Densités minimales (logement par hectare)
Centre urbain métropolitain	62
Couronne urbaine	45
Pôles	40
Communes associées aux pôles	25

<u>Les OAP sectorielles peuvent imposer des densités différentes, notamment pour des projets inférieurs à 5000 m² d'emprise.</u>

Niveaux de densités + importants à prévoir, pour toute opération située **dans le corridor du TCSP inscrit au règlement graphique et à proximité des haltes ferroviaires.**

Envoyé en préfecture le 20/10/2025
Reçu en préfecture le 20/10/2025
Publié le
ID : 014-251403184-20251010-DCS43_2025-DE

- Accent mis sur la présence et la qualité des aménagements extérieurs.
- Sauf dans les communes associées aux pôles, les opérations d'au moins 5000 m² d'emprise au sol devront proposer au moins deux formes urbaines différentes (parmi la forme collective, intermédiaire ou individuelle groupée). Possibilité de déroger via les OAP sectorielles. La forme individuelle pavillonnaire pourra toujours être proposée en plus.
- Dans les communes associées aux pôles, la forme individuelle pavillonnaire pourra être intégrée aux deux formes imposées.

Taille, conception et diversité des logements :

- Toute opération produisant au moins 10 logements neufs devra comprendre une mixité de T1, T2, T3, T4 ou + .
- Pour toute opération produisant au moins 20 logements locatifs sociaux, 40% seront des logements de type PLAI, dont 50% seront des logements T1-T2. Les OAP sectorielles peuvent proposer des ventilations + précises.
- Pour toute opération de 1 hectare d'emprise ou plus, au moins 10 % de la programmation de logements devra correspondre à de l'accession abordable à la propriété.
- Surfaces de plancher minimales (les OAP sectorielles pourront prévoir des surfaces plus importantes) :

TABLEAU 3
Surfaces de plancher minimales de logements devant être respectée pour toute construction neuve

T1	25 m²
T2	40 m²
T3	60 m²
T4	83 m²
T5	90 m²

- Multi-orientation des logements des T3, voire T2 peut être demandée (opération d'aménagement d'au moins 5000m² d'emprise).
- Imposer une approche bioclimatique des projets d'aménagement et de construction (orientation des façades, recherche d'ensoleillement, etc).
- Imposer au sein des opérations de construction, une part d'énergie renouvelable.
- Privilégier les matériaux biosourcés et géosourcés.
- Imposer un taux minimal de LLS dans les opérations de production de logements = Maintenir un taux de 25% de LLS dans les opérations de production de logements neufs.

Mobilités – Extrait de quelques dispositions :

Maillage transports en commun :

- Centre urbain métropolitain : Les opérations de renouvellement urbain réalisées à proximité des stations existantes ou projetées des lignes structurantes du réseau de transports en commun, devront justifier d'une certaine densité.
- Autres communes : le choix d'implantation d'une nouvelle opération devra prendre en compte le réseau de transports collectifs.
- La conception d'une opération d'aménagement insérée à proximité d'un arrêt de transport en commun devra favoriser une accessibilité optimale.

Vélo :

- Pour tout projet, les aménagements cyclables seront anticipés et adaptés.

Aménagement de l'espace et accessibilité :

- Garantir l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.
- Localiser les commerces et services à proximité des lieux d'habitation.

Envoyé en préfecture le 20/10/2025
Reçu en préfecture le 20/10/2025
Publié le
ID : 014-251403184-20251010-DCS43_2025-DE

- Préserver ou créer des liaisons fonctionnelles (et notamment pour les modes actifs).

Stationnement :

- Recherche de mutualisation des stationnements.
- Offre de stationnement pour les publics spécifiques (PMR, bornes de recharges, livraison, etc).
- Privilégier les matériaux perméables, la végétalisation des parkings, la couverture par des ombrières PV.
- Stationnements vélos : signalisés, fixes, perméables, compatibles avec les gros gabarits, à proximité des commerces et services, préconisés couverts et sécurisés (avec possibilités de recharges) à proximité des équipements importants, éclairés pour les nouvelles opérations créant plus de deux logements.

OAP Sectorielles : 147 dont 4 OAP intercommunales et 123 OAP locales.

OAP Intercommunales :

- OAP Cité du Plateau (Colombelles, Mondeville, Giberville) : préserver le patrimoine historique et urbanistique de ce secteur, pour qu'au fil du temps, il ne perde pas son intérêt paysager et architectural (ancienne cité ouvrière de la SMN).
- OAP communes côtières : Préserver et valoriser le patrimoine bâti balnéaire, ainsi que le patrimoine paysager du littoral. On y trouve des dispositions pour adapter les constructions au changement climatique (ex : surélévation, interdiction des sous-sol, espaces perméables).
- OAP Bretteville sur Odon ZAE Koenig : Extension du quartier d'activités sur l'emprise d'une piste désaffectée de l'aéroport de Carpiquet. 24 ha.
- OAP Caen-Nouveau Bassin : 48 ha presqu'île. Création d'un nouveau quartier avec une mixité de fonctions.

OAP Locales :

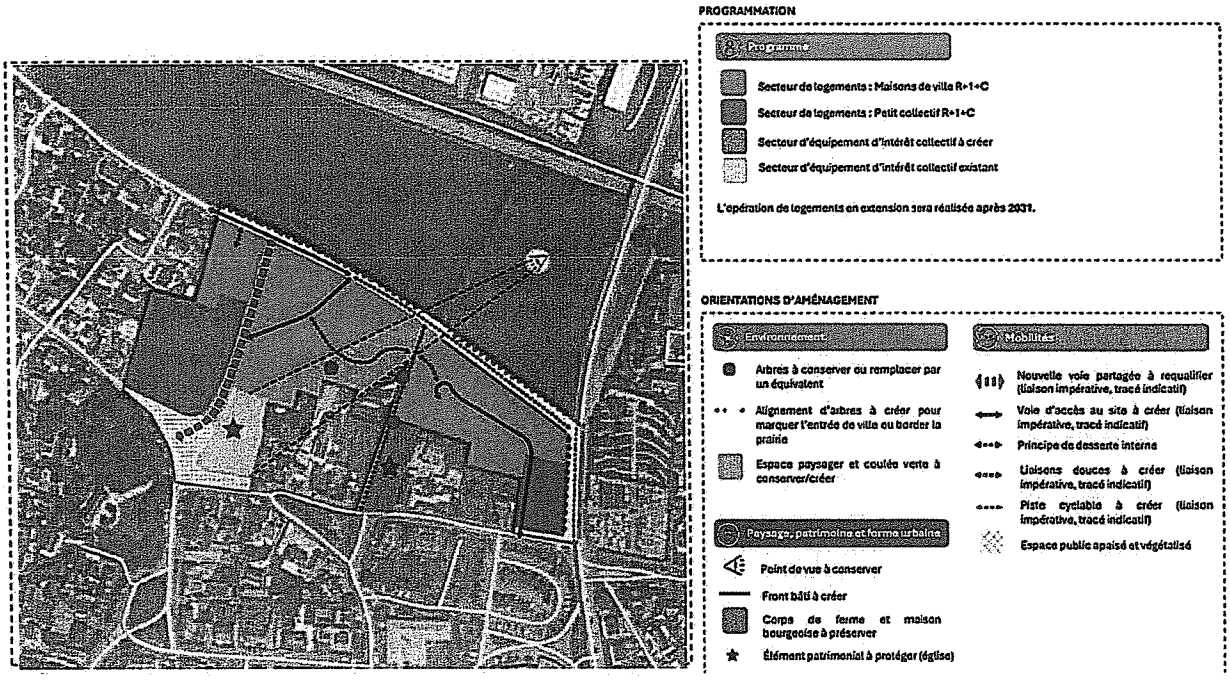
Tableau Extraits d'OAP sur des surfaces entièrement en conso d'espaces / et uniquement habitat / et non en cours.

Vérification densités OAP/densités SCoT :

Localisation		Surface	Nbre logts prévus	Calendrier	Densités OAP en logts/ha	Densités SCoT en logts/ha
AUTHIE	St Louvet	2 ha	50 logts	Après 2031	25	Couronne Périurb proch 20
	Cussy	2,1 ha	50 logts	Avant 2031	24	Couronne Périurb proch 20
BIEVILLE B.	Secteur habitat ouest	9,3 ha	350 logts	Avant 2030	38	Pôle de proxi agglo 30
CAIRON	Rue de Rots	3,6 ha	90 logts	Avant 2031	25	Esp rur 15
DEMOUVILLE	Malassis	10 ha	250 logts	Après 2031	25	Couronne urb 35
LE FRESNE C.	Rue de l'Eglise	1,4 ha	20 à 25 logts	Après 2031	18	Esp rur 15
MOUEN	Allée RICARD	1,8 ha	30 à 35 logts	Avant 2030	23	Couronne périur proch 20
BRETTEVILLE L'O.	Secteur Ouest	5,2 ha	140 logts	Après 2031	27	Pôle prin 25
BROUAY	Rue limare	0,4 ha	10 logts	Après 2031	25	Esp rur 15
TOURVILLE SUR O.	Bas de Tourville	3 ha		Avant 2030	20	Couronne périurb proche 20

Envoyé en préfecture le 20/10/2025
Reçu en préfecture le 20/10/2025
Publié le
ID : 014-251403184-20251010-DCS43_2025-DE

EX d'OAP Sectorielles : Carpiquet – rue des Marettes :



- Règlement graphique :

Capacités consommation d'espaces du règlement graphique :

2021-2030 : 350 ha
2031-2040 : 214 ha
2021- 2040 = 564 ha
→ Un peu moins de la moitié correspondent à des surfaces en **zones urbaines**, et sont des coups partis entre 2021 et
2031 (permis par les PLU hors ZAC dérogatoires) = **239 ha.**
→ **273 ha** correspondent à des **zones à urbaniser** faisant l'objet d'OAP (dont 93 ha en ZAC).

Répartition de la consommation foncière :

Envoyé en préfecture le 20/10/2025
Reçu en préfecture le 20/10/2025
Publié le
ID : 014-251403184-20251010-DCS43_2025-DE

Chiffres de consommation d'ENAF sur la période PLUi-HM			
Vocation	**2021-2030**	**2031-2040**	**TOTAL 20 ans**
HABITAT	113,1 ha	141,4 ha	254,5 ha
ACTIVITE ECO	140,8 ha	68,8 ha	209,6 ha
EQUIPEMENTS	43,1 ha	3,6 ha	46,7 ha
STECAL (N et A)	28,2 ha		28,2 ha
Emplacements réservés (+ de 5 m de large)	24		24 ha
TOTAL	349.2	213.8	563 ha

Tableau des superficies de consommation d'ENAF par strate de l'armature :

	CONSO EN ZONE A URBANISER (ha)	CONSO EN ZONE URBAINE (ha)	CONSO EN STECAL (ha)	CONSO EMPLACEMENTS RESERVES (ha)	CONSO PLUi-HM (2021-2040) (ha)	DONT EN ZAC
Commune associée aux pôles	74	40	15	11	140	21
Pôle	84	41	6	5	135	16
Couronne urbaine	67	79	7	3	155	14
Centre urbain métropolitain	47	79		6	133	42
TOTAL	272	239	28	24	563	93

Tableau des superficies de consommation d'ENAF par commune :

COMMUNE	CONSO EN ZONE AU (ha)	CONSO DANS L'URBAIN (ha)	CONSO EN STECAL (ha)	CONSO EMPLACEMENTS RESERVES (ha)	CONSO PLUi-HM (2021-2040) (ha)	DONT EN ZAC (ha)
Authie	4,3	0,9			5,2	
Biéville-Beuville	9,1	3,1			12,1	
Blainville-sur-Orne		5,2			5,2	
Bourguébus		0,6			0,6	
Bretteville-sur-Odon	15,6	29,3	4,0		48,9	0,4
Bénouville	10,6	1,6			12,3	10,5
Caen		0,1			0,1	
Cairon	4,5	1,8		0,6	6,9	
Cambes-en-Plaine		0,4			0,4	

Envoyé en préfecture le 20/10/2025
Reçu en préfecture le 20/10/2025
Publié le
ID : 014-251403184-20251010-DCS43_2025-DE

Carpiquet	1,8	7,2		0,3	9,3	
Castine-en-Plaine		2,0		2,6	4,6	
Colleville-Montgomery	5,5	1,2	2,1		8,9	
Colombelles	7,1	4,7			11,8	0,1
Cormelles-le-Royal		4,8			4,8	
Cuverville	8,2				8,2	
Démouville	6,7	2,2		0,3	9,2	2,1
Épron	0,5	1,2			1,8	
Éterville	10,2	2,3			12,4	
Fleury-sur-Orne	19,7	37,7		0,1	57,4	35,0
Giberville	0,1	16,7		1,8	18,6	
Grentheville	1,2	5,5	5,7	3,7	16,0	
Hermanville-sur-Mer	2,9	0,9			3,8	
Hérouville-Saint-Clair		0,6			0,6	
Ifs	12,0	23,4		0,5	36,0	6,6
Le Castelet	5,0	3,1		0,3	8,4	
Le Fresne-Camilly	1,0	0,5		0,3	1,9	
Lion-sur-Mer		1,1			1,1	
Louvigny	5,1		2,9		8,0	6,0
Mathieu	10,6	0,3	0,8		11,7	10,6
Mondeville	8,7	12,8		5,3	26,8	
Mouen	1,7	8,9			10,6	
Ouistreham	34,9	1,6		0,9	37,3	
Périers-sur-le-Dan	0,6	0,6			1,2	
Rosel		1,8		2,3	4,2	
Rots	21,4	3,2	1,0	0,3	26,0	16,1
Saint-André-sur-Orne	1,9	6,0			8,0	
Saint-Aubin-d'Arquenay	2,1	1,1			3,2	
Saint-Contest	5,0	6,2			11,2	5,1
Saint-Germain-la-Blanche-Herbe				0,2	0,2	
Saint-Manvieu-Norrey	6,2	3,3			9,5	
Sannerville	14,0	1,6	6,7		22,3	
Soliers		1,1		0,8	1,9	
Thaon	3,7	0,3		1,0	5,1	
Thue-et-Mue	23,1	12,5	4,7	2,4	42,7	
Touville-sur-Odon	2,9	0,1			3,0	
Troarn	3,5	5,3	0,4	0,1	9,2	
Verson		14,0		0,4	14,4	
Villons-les-Buissons	0,4	0,1			0,5	
TOTAL	272	239	28	24	563	93

Le PLUi supprime 357 ha de zones à urbaniser présentes dans les PLU communaux.

Définition des différentes zones :

13 Zones U :

U1 à U3 : **Centralités** déclinées selon le niveau de densité et de mixité fonctionnelle.

U4 à U9 : **Secteurs à dominante résidentielle**, déclinés selon la densité et la forme urbaine. U5 pour les **cités jardin et maisons ouvrières**. U6 pour les **secteurs résidentiels balnéaires**. U7 pour les secteurs résidentiels à **dominante d'habitat collectif**. U9 pour les **secteurs résidentiels présentant un bâti ancien rural**.

U10 et UP : **Secteurs de projet** et de **renouvellement urbain**. UP, secteurs avec une OAP.

U11 : **Grands secteurs d'équipements**.

U12 : **Zones d'activités économiques**.

Zone AU :

1AU : 1AUa pour les **activités économiques**, 1AUe pour les **équipements**, 1AUh pour l'**habitat**, 1AUm pour des **zones mixtes**.

2AU : 2AUa pour les **activités économiques**, 2AUe pour les **équipements**, 2AUh pour l'**habitat**, 2AUm pour des **zones mixtes**, 2AUi pour des **activités industrielles**.

Zone A :

Avec 5 types de STECAL :

Aenr pour les implantations de dispositifs **d'énergies renouvelables**.

Agdv pour l'acceuil des **gens du voyage**.

Ah pour des projets de **nouveaux logements**.

Envoyé en préfecture le 20/10/2025
Reçu en préfecture le 20/10/2025
Publié le
ID : 014-251403184-20251010-DCS43_2025-DE

Ai pour des **activités économiques.**
At pour des projets **d'équipements collectifs ou touristiques.**

Zone N :
Avec 11 types de STECAL :
Nc pour les **cimetières paysagers** et autres **équipements funéraires.**
Nca pour les **carrières** à ciel ouvert.
Ne pour les **équipements et installations d'intérêt collectif.**
Nenr pour les **parcs photovoltaïques au sol.**
Ner pour **l'application de la Loi Littoral au sein de l'espace remarquable** de la Pointe du Siège à Ouistreham.
Ngdv pour l'accueil **des gens du voyage.**
Nh1 à Nh3 pour des **secteurs d'hébergements touristiques.**
Nl pour **l'application de la Loi Littoral.**
Nt pour des **activités de services avec accueil d'une clientèle, des équipements d'intérêt collectif, et autre hébergement touristique.**

Tableau des surfaces des différentes zones :

Envoyé en préfecture le 20/10/2025
Reçu en préfecture le 20/10/2025
Publié le
ID : 014-251403184-20251010-DCS43_2025-DE

Nom de zones	Superficie PLUi-HM en (ha)
U1	366
U2	287
U3	212
U4a	94
U4b	1825
U4c	1988
U4c1	182,5
U4d	461
U4e	96
U5	110
U6	129,5
U7	443
U7a	101,5
U9	72
U10	129
U11a	806
U11b	15
U11c	946
U12a	687
U12b	18,5
U12c	217
U12d	785
U12e	51
UP	237
UP1	158
UP2	50
Total des zones urbaines	**10 925,4**
A	18 584,8
Aenr	8,4
Agdv	0,7
Ah	0,2
Ai	0,9
At	4,2
Total des zones agricoles	**18 599,2**
N	7 013,8
Nc	9,2
Nca	67
Ne	11,0
Nenr	12,4
Ngdv	2,5
Nh1	23,0
Nh2	1,9
Nh3	0,7
Nt	6,5
Total des zones naturelles	**7 148**
1AUa	75,5
1AUe	4,0
1AUh	274,6
1AUm	48,6
2AU	90,9
Total des zones à urbaniser	**493,6**

Bâtiments pouvant changer de destination :
250 bâtiments identifiés sur le territoire.

Prise en compte des risques :
→ Zones soumises à risques de débordements de cours d'eau :
Interdictions : constructions et aménagements susceptibles de constituer un obstacle aux écoulements des eaux et/ou d'aggraver l'exposition au risque, ou de subir des dégradations du fait d'une inondation, murs bahuts et clôtures pleines, sous-sols, établissements recevant du public (ERP) sensibles et stratégiques.
Recommandations : Surélever les équipements (chaudières, compteurs EDF...), réaliser des réseaux électriques descendants, mettre au moins un volet non électrique, utiliser des revêtements hydrofuges ou peu sensibles pour les sols et les murs, prévoir des moyens d'occultation des voies d'eau et des entrées d'air, installer des clapets anti-retours sur les réseaux d'eau usées.
Chaque type de risque est traité, avec à chaque fois des interdictions/prescriptions.

Protection des paysages :
Vues à protéger non constructibles et vues à protéger constructibles sous conditions (conditions d'insertion paysagère, de couleurs, de volumétrie et de hauteur).

Protection des éléments de TVB : Loi paysage + quelques EBC :

Envoyé en préfecture le 20/10/2025
Reçu en préfecture le 20/10/2025
Publié le
ID : 014-251403184-20251010-DCS43_2025-DE

TYPE	Surface (ha) Avant PLUi	Linéaire (km) avant PLUi	Nbre Avant PLUi	Surface (ha) après PLUi	Linéaire (km) après PLUi	Nbre Après PLUi	Evolution surface (ha)	Evolution linéaire (km)	Evolution en nbre
Espace boisé classé	978	-		1 305	-		+327	-	
Haies à protéger		292			349,7		-	+57,6	
Espaces paysagers	371	-		942	-		+570	-	
Plan d'eau et cours d'eau	1	-	5	351	-	186	+350	-	+181
Zones humides	838	-		1355	-		+517	-	
Arbres remarquables			459			565			+106

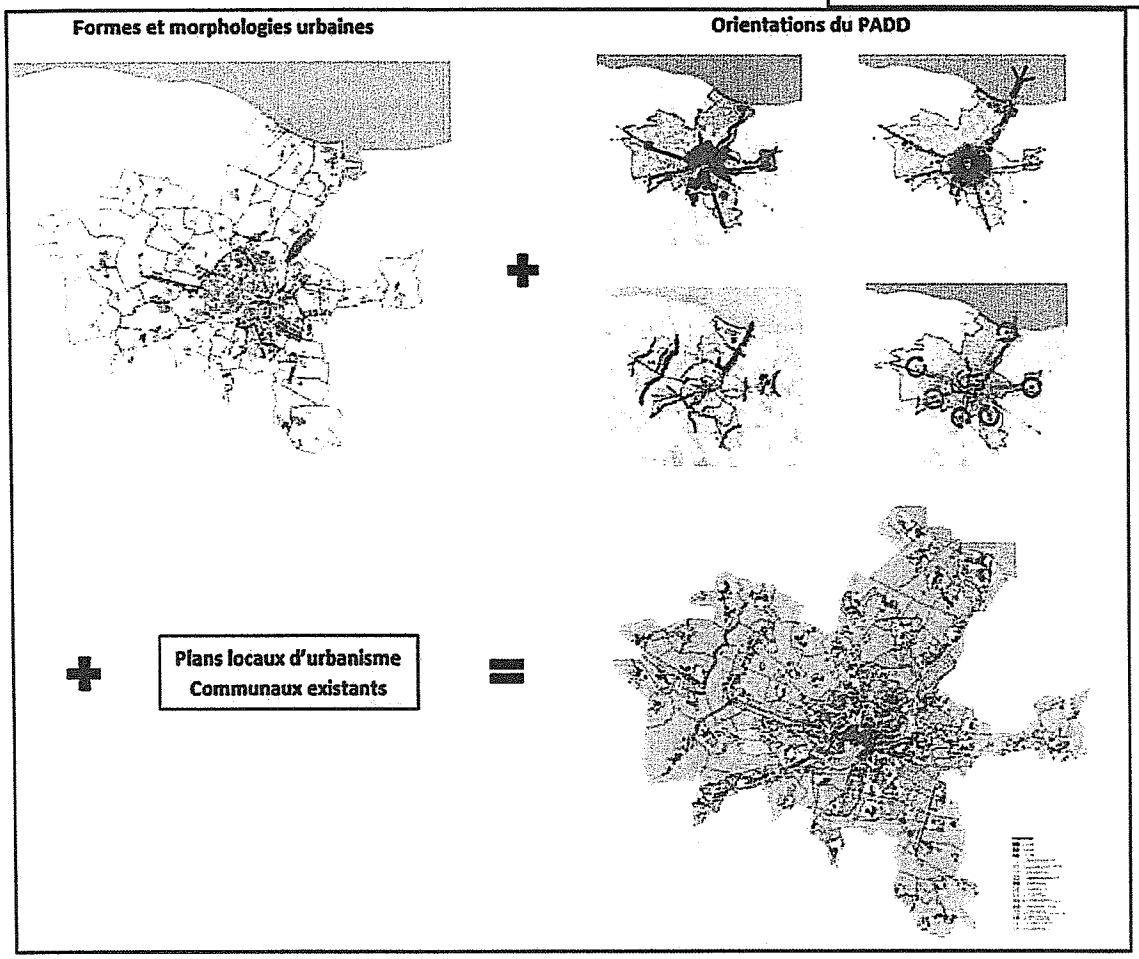
- Le règlement donne une distance de recul pour l'implantation de projets, par rapport à l'axe des troncs.
- Des continuités écologiques sont identifiées au plan de zonage (article L151-23 du code de l'urbanisme). Inconstructibilité de ces continuités + dans une bande de 10 m de part et d'autre de l'axe de ces continuités.
- Terrains cultivés à protéger en zone urbaine, pour de l'agriculture urbaine.
- Zones humides : Protection + une bande de 10 m à partir des limites de la zone humide.
- Protection des mares (loi paysage).
- EBC : 1305 ha. Ce sont des réservoirs de biodiversité et des éléments de continuité écologique.
- Secteurs de performances énergétiques et environnementales : Surtout pour réduire les pollutions lumineuses.
- ER créés pour des continuités écologiques (lisières d'urbanisation, boisements).
- Haies à planter (mais qui se confondent sur le règlement graphique avec les haies protégées loi paysage).

Autres :
- 11 PAPAG, sur 11 communes différentes du territoire.
- Secteurs de restriction d'occupation des sols, sur 3 communes du territoire : Zones spéciales d'implantation, secteurs de bruits majeurs.
- Zones de voies à créer.
- Zones non aedificandi pour points de vues, infrastructures, prises en compte de nuisances liées aux infrastructures routières.
- **Périmètre des TCSP pour règlementer le stationnement à CLM** : Dans ces périmètres lorsqu'un TCSP dessert ces secteurs, la règlementation **fixe un nombre de places de stationnement maximum** pour les véhicules motorisés lors de la construction de bâtiments destinés à l'habitation ou à des activités de bureaux.
- Zonage de mixité sociale sur Caen pour l'habitat donnant le taux minimal de LLS dans les opérations.

Tracés de voies à créer observés sur :
- Tilly la Campagne
- Mathieu, Hermanville, Colleville Mt, et St Aubin d'A, Bénouville,
- Thaon

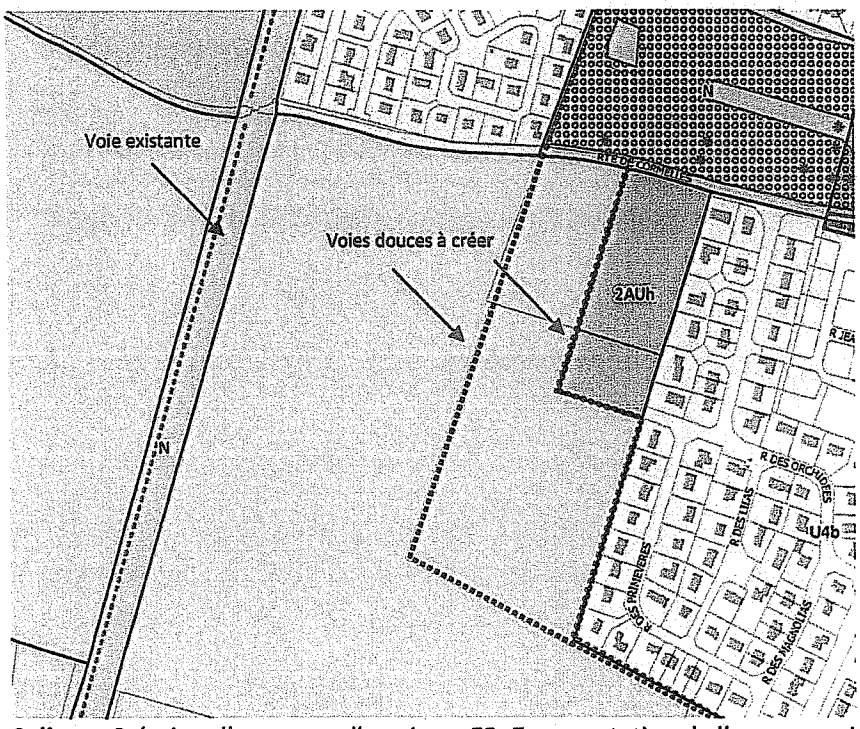
Conception du zonage :

Envoyé en préfecture le 20/10/2025
Reçu en préfecture le 20/10/2025
Publié le
ID : 014-251403184-20251010-DCS43_2025-DE



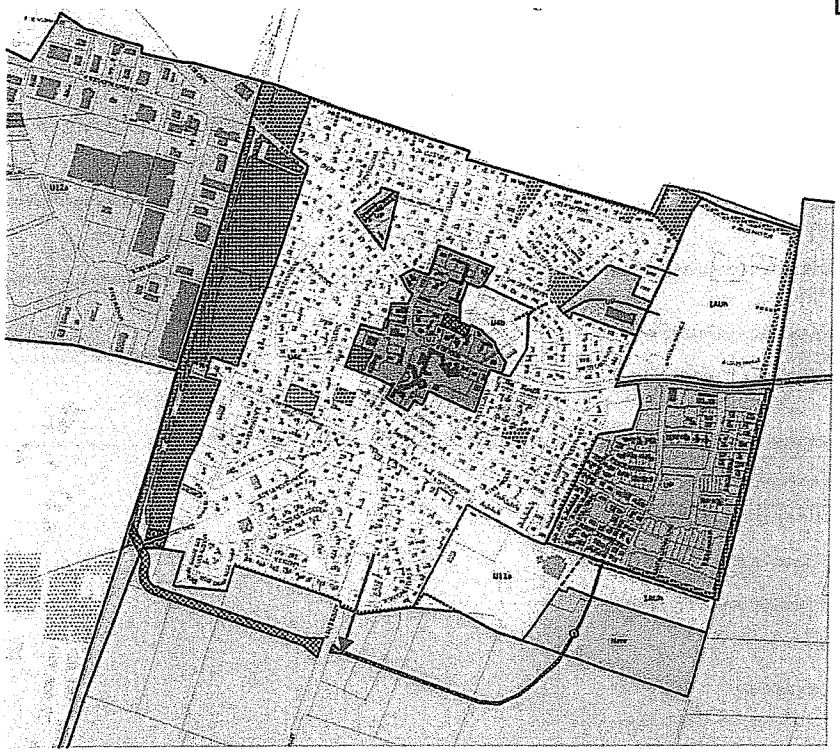
Extraits graphiques particuliers :

Grentheville : Doublon voies douces à créer ou cheminement à protéger :



Soliers : Création d'une nouvelle voie en ER. Fragmentation de l'espace agricole :

Envoyé en préfecture le 20/10/2025
Reçu en préfecture le 20/10/2025
Publié le
ID : 014-251403184-20251010-DCS43_2025-DE



Soliers	1	Voies et ouvrages publics	-	Caen la mer	3244 m²
Soliers	5	Voies et ouvrages publics	Création d'une nouvelle voie d'accès à Soliers et Bourguébus depuis la voie de substitution jusqu'à la RD 230	Caen la mer	8400 m²

Règlement écrit :

Dispositions particulières aux zones – EXEMPLES :

Les centralités : U1, U2 et U3.

L'implantation des constructions sur un même terrain
En zone U1 : L=H/2 avec 7 m minimum **En zone U2 :** 6 m minimum **En zone U3 :** 12 m si vue / 6 m minimum
L'emprise au sol maximale des constructions
En zone U1 : Dans la bande : 21 m : 100 % max, Au-delà : 50 % max **En zone U2 :** Dans la bande : 21 m : 70 % max, Au-delà : 40 % max **En zone U3 :** Dans la bande : 21 m : 60 % max, Au-delà : 30 % max
La hauteur des constructions
En zone U1 : Dans la bande : H de la construction existante*+ 1 niveau / hauteur spécifique
En zone U2 : Dans la bande : 13 m /10 m acrotère max R+2+C Au-delà : 4 m / 7 m max (4 m max acrotère) R+C **En zone U3 :** Dans la bande : 11 m / 8 m (acrotère 8 m) max R+1 à R+1+C Au-delà : 4 m / 7 m max (4 m max acrotère) R+C

Traitement environnemental et paysager des espaces non bâtis et abords des constructions
En zone U1 : Dans la bande : 21 m : non réglementé Au-delà : 20 % espace vert minimum dont 10% PT minimum (surface au- delà de la bande) **En zone U2 :** Dans la bande : 21 m : 10% PT minimum Au-delà : 40 % PT minimum **En zone U3 :** Dans la bande : 21 m : 20% PT minimum Au-delà : 50 % PT minimum

Les secteurs à dominante résidentielle : U4.

Envoyé en préfecture le 20/10/2025
Reçu en préfecture le 20/10/2025
Publié le
ID : 014-251403184-20251010-DCS43_2025-DE

Implantation des constructions sur un même terrain : 6m minimum (annexes de + de 5m² aussi), 12 m si vues .

L'emprise au sol maximale des constructions
En zone U4a : Dans la bande : 21 m : 65% de la surface dans la bande Au-delà : 30% de la surface comprise hors bande
En zone U4b : Dans la bande : 15 m : 80 % de la surface comprise dans la bande Au-delà : 30 % de la surface comprise hors bande
En zone U4c : Dans la bande : 15 m : 50 % de la surface comprise dans la bande Au-delà : 30 % de la surface comprise hors bande
En zone U4c1 : Dans la bande : 15 m : 50 % de la surface dans la bande Au-delà : 40% de la surface comprise hors bande
En zone U4d : 40%
En zone U4e : Emprise au sol existante + 30 m² d'emprise par unité foncière

La hauteur des constructions
En zone U4a : Dans la bande 21 m : construction : 8 m / 12 m max R+2+C ou 10 m acrotère et R+2 Au-delà : 4 m / 7 m max (4 m max acrotère) R+C ou 4 m acrotère et RDC
En zone U4b/U4c, U4c1 : Dans la bande 15 m : construction : 7 m / 10 m maximum R+1 à R+1+C Au-delà : 4 m / 7 m max (4 m max acrotère) R+C
En zone U4d : 7m / 10 m (acrotère 7 m) max R+1 à R+1+C **En zone U4e :** hauteur existante

Traitement environnemental et paysager des espaces non bâtis et abords des constructions
En zone U4a : Dans la bande : 21 m : 10% PT de la surface comprise dans la bande Au-delà : 50% PT (de la surface comprise hors bande)
En zone U4b : Dans la bande : 15 m : 10% PT de la surface comprise dans la bande Au-delà : 50 % PT (de la surface comprise hors bande)
En zone U4c : Dans la bande : 15 m : 20 % PT de la surface comprise dans la bande Au-delà : 50 % PT de la surface comprise hors bande
En zone U4c1 : Dans la bande : 15 m : 30% PT de la surface comprise hors bande Au-delà : 50% PT (de la surface comprise hors bande)
En zone U4d/U4e : 30% PT de l'unité foncière

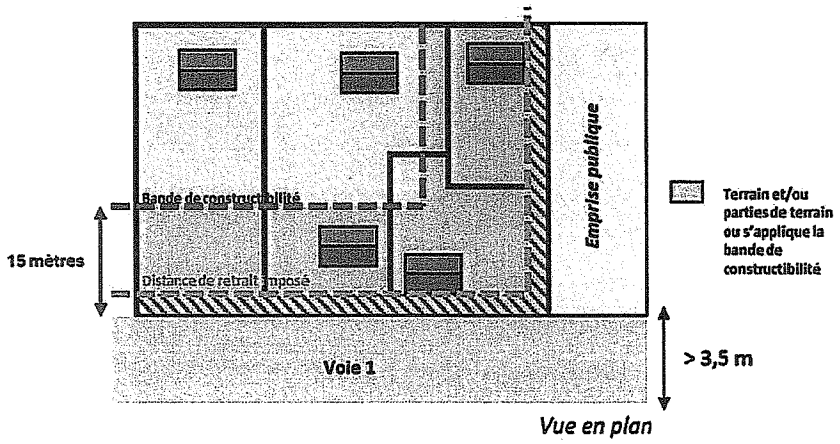
Calcul de la bande de constructibilité :

Le recul* imposé dans les zones est intégré dans la bande.

Dans le cas d'une unité foncière* située à l'angle de deux voies*, ou d'unités foncières* desservies par plusieurs voies*, les bandes constructibles se superposent.

Schémas

Exemple avec une bande de constructibilité de 15 mètres



Vue en plan

Les secteurs de projet et de renouvellement urbain : U10 et UP :

Envoyé en préfecture le 20/10/2025
Reçu en préfecture le 20/10/2025
Publié le
ID : 014-251403184-20251010-DCS43_2025-DE

L'emprise au sol maximale des constructions
En zone U10 : 60% maximum **En zone UP et UP1 :** Pas de règle. Sauf sous-secteurs UP1a, b et c (respectivement 30, 45 et 40 % maximum). **En zone UP2 :** 30% maximum

La hauteur des constructions
En zone U10 : R+3+C, 15 m au point le plus haut **En zone UP :** Maximum 12 mètres au point le plus haut Dans les secteurs UP1, UP1a, UP1b, UP1c : la hauteur maximale est fixée dans l'OAP sectorielle. Dans le secteur UP2 : Maximum 10 mètres au point le plus haut

Traitement environnemental et paysager des espaces non bâtis et abords des constructions
En zone U10: 30% PT **En zone UP :** 20 % PT

Zones d'activités économiques : U12.

Destination habitat interdite en zone U12, sauf secteur U12a2 Correspondant à un projet de mixte, ZA de la Sphère à Hérouville-st-Clair, et en U12d pour gardiennage.

Implantation des constructions par rapport aux voies
En zone U12a/U12a1/U12a2/U12b / U12d : Recul 5 m minimum En zone U12c / U12e : Recul 10 m minimum

L'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives
En zone U12a/U12a1/U12a2/U12b : 1 limite max ou retrait 5 m minimum Si jouxte U4/U5 Retrait obligatoire L=H /2 avec 5 m minimum En zone U12c : Retrait L=H/2 avec 5 m minimum Si jouxte U4/U5 Retrait obligatoire L=H avec 10 m minimum En zone U12d : Retrait 5 m minimum En zone U12e : Retrait 10 m minimum

L'implantation des constructions sur un même terrain
En zone U12a/U12a1/U12a2/U12b/U12c/U12e : Non règlementée En U12d : 3 m/6 m minimum si vue

L'emprise au sol maximale des constructions
En zone U12a/U12a1/U12a2/U12b/U12c : 70% max En zone U12d : 60% max En zone U12e : Non réglementée

La hauteur des constructions
En zone U12a/U12a1/U12a2/U12b : 18 m maximum R+5 En zone U12c : 21 m maximum R+6 En zone U12d : 12 m maximum R+3 En zone U12e : Non réglementée Avec des règles de hauteurs spécifiques.

Traitement environnemental et paysager des espaces non bâtis et abords des constructions
En zone U12a/U12a1/U12a2/U12b/U12c : 15% max En zone U12d : 30% max En zone U12e : Non réglementée

Zones 1AU :

L'implantation des constructions sur un même terrain
Retrait égal à la moitié de la hauteur de la construction la plus haute (L=H/2) : 3m

L'emprise au sol maximale des constructions
Il n'est pas fixé de règle

La hauteur des constructions
En zone 1AUa : 18m (R+5) En zone 1AUe : 15m (R+4) En zone 1AUh : 12m (R+3) En zone 1AUm : - 12m (R+3) pour les constructions à destination d'habitation, de commerces et activités de services ; - 18m (R+5) pour les constructions à destination des autres activités des secteurs primaires, secondaires et tertiaires - Non réglementée pour les constructions à destination d'équipement d'intérêt collectif.

Règlement
Traitement environnemental et paysager des espaces non bâtis et abords des constructions
30% minimum d'espace en pleine terre

Zone N :

Sont autorisées les annexes et les extensions d'habitations. Les changements de destination. Les équipements et installations d'intérêt public. Les abris pour animaux juqu'à 30 m².
Recul de conctructibilité de L=H des zones U et AU.

Envoyé en préfecture le 20/10/2025
Reçu en préfecture le 20/10/2025
Publié le
ID : 014-251403184-20251010-DCS43_2025-DE

Zone A :

Sont autorisés : les logements de fonction agricoles, les annexes et extensions d'habitations, les changements de destination, les équipements et installations d'intérêt général. Les constructions agricoles.
Recul de conctructibilité de 10m des zones U et AU.

Proposition :

Considérant la bonne compatibilité globale du PLUi-HM avec le SCoT et notamment sur le principe de polarisation, sur la prise en compte de la Trame Verte et Bleue (TVB) et sur la sobriété foncière.

Considérant la bonne compatibilité entre le volet mobilité du PLUi-HM et le PCAET de Caen Normandie Métropole (en application de l'article L1214-7 du code des transports), notamment en application de l'objectif de réduire de 40% le trafic automobile à horizon 2050.

Considérant la bonne prise en compte du PCAET de Caen Normandie Métropole sur les autres thématiques (en application de l'article L131-5 du code de l'urbanisme, dans sa version applicable aux PLUi dont l'élaboration a été prescrite avant le 1er avril 2021).

Suite à la Commission Application SCoT du 2 octobre 2025, un avis favorable est proposé, assorti des deux réserves suivantes :

Réserves :

- Au titre du chapitre 1.5.1 du DOO « Réduire encore la consommation d'espace » et du chapitre 2.5.1 « Assurer une production de logements renforçant la polarisation et la sobriété énergétique » :

Pour les zones à urbaniser à vocation dominante d'habitat, le règlement écrit précise que « *la hauteur des constructions et installations peut atteindre au maximum 12 mètres et R+3 au point le plus haut.* ». Cette règle est identique peu importe le positionnement des zones à urbaniser dans les différentes strates de l'armature urbaine du territoire. En conséquence, cette disposition marque une incohérence pour les nouvelles opérations d'urbanisme prévues en extension de communes déjà denses, où les hauteurs dans les tissus urbains existants sont relativement élevées. De plus, cette hauteur assez faible ne favorise globalement pas la densité des nouvelles opérations. Cette règle compromet donc la possibilité d'atteindre les densités minimales portées par le SCoT Caen-Métropole, avec des formes urbaines adaptées, sur plusieurs secteurs à urbaniser. Il est donc nécessaire de la revoir afin de l'adapter aux différentes strates du territoire, et d'en augmenter la valeur dans un souci de densification et d'économie d'espace.

- Au titre du chapitre 3.2.5 du DOO « Mettre en place une politique routière cohérente », concernant les infrastructures routières :

Sur le territoire communal de Soliers, un emplacement réservé d'environ 11 644 m² est matérialisé au Sud de l'enveloppe bâtie. Cet emplacement réservé est destiné à la création d'une nouvelle voie d'accès à la commune et à celle de Bourguébus.

Le SCoT Caen-Métropole limite la création de nouvelles infrastructures routières et prend des dispositions visant à optimiser leur consommation d'espaces. Il demande notamment que ces nouvelles infrastructures routières limitent la fragmentation des espaces agricoles, ainsi que leur impact sur le paysage. Or l'emplacement réservé tel qu'il est délimité, fragmente et enclave plusieurs surfaces agricoles, entrainant ainsi des risques de délaissés. De ce fait, le projet est à requestionner, ou sa localisation est à revoir au plus près du bâti existant.

Envoyé en préfecture le 20/10/2025
Reçu en préfecture le 20/10/2025
Publié le
ID : 014-251403184-20251010-DCS43_2025-DE

Vote :

Le Comité Syndical, après en avoir délibéré, à l'unanimité des membres présents ou représentés,

- **ÉMET UN AVIS FAVORABLE** sur le projet d'élaboration du PLUi de la Communauté urbaine Caen la mer, **assorti de deux réserves.**
- **DIT** que la présente délibération sera transmise en Préfecture.

Pour extrait conforme

La secrétaire de séance,

Ghislaine RIBALTA

Le Président,

Emmanuel RENARD

PÔLE MÉTROPOLITAIN CAEN NORMANDIE MÉTROPOLE

La présente délibération peut faire l'objet, dans un délai de deux mois à compter de la publication, d'un recours contentieux auprès du tribunal administratif compétent ou d'un recours gracieux auprès du président du syndicat mixte, étant précisé que celui-ci dispose alors d'un délai de deux mois pour répondre. Un délai de deux mois vaut alors décision implicite de rejet. La décision ainsi prise, qu'elle soit expresse ou implicite pourra elle-même être déférée au tribunal administratif dans un délai de deux mois.

Le tribunal administratif peut être saisi par l'application informatique "Télérecours citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr.

Envoyé en préfecture le 20/10/2025
Reçu en préfecture le 20/10/2025
Publié le
ID : 014-251403184-20251010-DCS43_2025-DE

CHAMBRE D'AGRICULTURE
CALVADOS

Communauté Urbaine Caen La Mer
Monsieur le Président
16 rue Rosa Parks
CS 52700
14027 CAEN Cedex 9

Nos réf : DU-rép-2025-LR
Pôle territoires
Service aménagement
Secrétariat : 02 31 70 25 20
amenagement@calvados.chambagri.fr
Dossier suivi par Louna ROBIC

Hérouville St Clair, le 21 octobre 2025

Siège Social
6 avenue de Dubna
CS 90218
14209 Hérouville-Saint-Clair cedex
Tél. 02 31 70 25 25
accueil14@normandie.chambagri.fr

Antenne d'Ifs
Bâtiment D
400 Boulevard Charles Cros
ZA Object'Ifs Sud - Green Park
14123 Ifs
Tél. 02 31 53 55 00
ifs@normandie.chambagri.fr

Antenne de Bayeux
ZAC - Route de Caen
14400 Bayeux
Tél. 02 31 51 66 33
bayeux@normandie.chambagri.fr

Antenne de Vire
201 rue de la Douitée
14500 Vire
Tél. 02 31 68 11 16
vire@normandie.chambagri.fr

Antenne de Lisieux
Pôle d'Activités de Glatigny
70 rue Guillonneau
14100 Lisieux
Tél. 02 31 31 31 85
lisieux@normandie.chambagri.fr

Objet : Elaboration PLUi-HM CAEN LA MER– Avis

Monsieur le Président,

Par un courrier en date du 25 juillet 2025, vous nous avez fait parvenir le projet de PLUi-HM de votre Communauté Urbaine CAEN LA MER. Nous vous remercions pour cette transmission, et en application des articles L 153-40 et suivants du Code de l'Urbanisme, nous vous adressons notre avis.

Le PLUi-HM fixe un objectif de 296 000 habitants en 2040, soit une hausse de 9 % en 20 ans. Dans cette perspective, 9 752 logements seront construits de 2027 à 2032, soit 1 650 logements par an. Ces objectifs sont cohérents avec les différentes dynamiques du territoire.

Consommation d'espaces NAF et compatibilité avec le SCoT Caen Métropole

Sur la période 2021-2040, le PLUi-HM prévoit une enveloppe de consommation foncière de 563 hectares. Dans le contexte de la transition vers le Zéro Artificialisation Nette (ZAN), ces chiffres apparaissent, en première lecture, compatibles avec les objectifs de réduction de la consommation d'espace fixés par le SCoT de Caen Métropole.

Cependant, l'impact des STECAL n'est pas intégré dans le calcul de cette consommation. Parmi les 44 STECAL recensés, plusieurs concernent des parcelles non bâties actuellement exploitées à des fins agricoles. En incluant leur emprise dans le calcul de la consommation foncière, on atteint près de 150 hectares, contre seulement 28,2 hectares mentionnés dans les documents du PLUi-HM.

À cela s'ajoutent les surfaces correspondant à environ 400 emplacements réservés, qui ne sont pas non plus comptabilisées dans l'enveloppe de consommation. Dès lors, les chiffres relatifs à la consommation d'espaces communiqués par la Communauté Urbaine apparaissent incomplets.

En tenant compte à la fois des STECAL et des emplacements réservés, la consommation foncière réelle dépasse largement les 800 hectares, ce qui est incompatible avec les orientations du SCoT Caen Métropole. Cette situation soulève donc de fortes interrogations sur la méthode de calcul employée et sa conformité avec les objectifs du SCoT Caen Métropole.

ENGAGEMENT DE SERVICE
www.afnor.org

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Etablissement public
Siret 130031503 00019 / APE 9411Z
normandie.chambres-agriculture.fr

Zones à urbaniser (Zone AU)

S'agissant des zones AU, la délimitation actuelle de certaines d'entre elles nous semble insuffisamment justifiée. Nous demandons une réévaluation de ces zonages, tant sur leur tracé que sur leur cohérence avec les contraintes et usages existants, afin d'assurer leur réelle faisabilité et pertinence.

Zone 1AU à Biéville-Beuville avec une délimitation incohérente



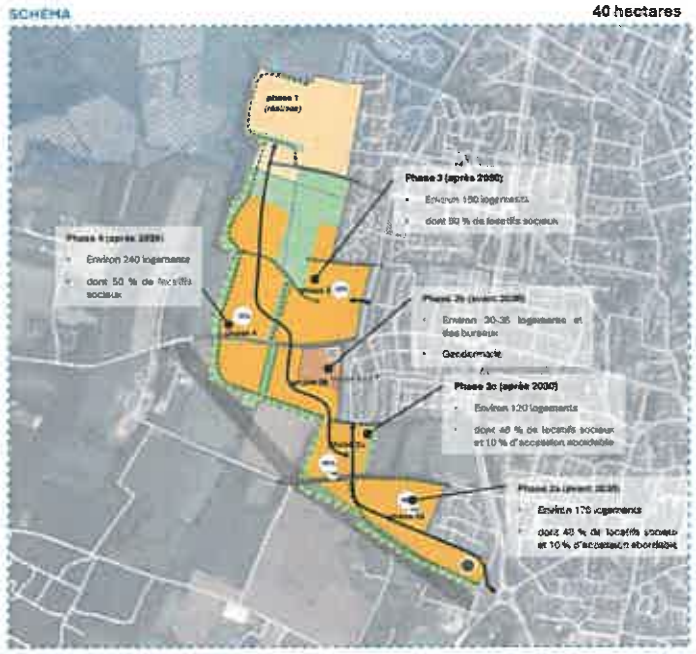
Zone 1AU à Eterville qui interroge



OAP sectorielles

Le territoire compte plusieurs OAP sectorielles. Nous nous interrogeons sur la pertinence et la nécessité de certaines d'entre elles, qui nous paraissent insuffisamment justifiées, voire trop intrusives.
C'est notamment le cas de l'OAP Ouistreham quartier ouest habitat, qui prévoit 40 ha à destination de l'habitat. Ces terres sont pourtant nécessaires au maintien de l'activité agricole locale.
De même, l'OAP Thue et Mue Zone d'Activités, orientée vers l'implantation d'activités artisanales et industrielles, soulève des interrogations. L'usage de terres agricoles ne semble pas indispensable, d'autant que leur environnement immédiat est constitué de parcelles agricoles en activité, ce qui confirme la vocation agricole de ces terrains.

OAP à Ouistreham



OAP à Thue et Mue



Emplacements réservés

Le territoire recense près de 400 emplacements réservés. Certains d'entre eux apparaissent particulièrement impactants dans les zones agricoles, sans que leur caractère essentiel soit toujours clairement établi.

À titre d'exemple, l'emplacement réservé n°2 à Soliers prévoit l'aménagement de 8 hectares de boisement, destiné à masquer la vue sur la prison d'Ifs. Cette emprise nous paraît importante au regard des enjeux de préservation des terres agricoles. Une

réévaluation de la localisation et de la surface de cet emplacement réservé pourrait être envisagée afin de mieux concilier les objectifs paysagers et les besoins agricoles.

Emplacement réservé n°2 à Solliers



De même pour l'emplacement réservé n°6 à Mondeville. Le but est de créer un espace routier passant au travers des zones agricoles, impactant directement son fonctionnement et l'utilisation de ces terres agricoles. Nous demandons que l'emprise soit justifiée et cohérente.

Emplacement réservé n°6 à Mondeville



De nombreux emplacements réservés ont pour but de créer des pistes cyclables, nous voulons vous alerter quant à la prise en compte des entrées ainsi que des sorties des terres agricoles sur ces pistes cyclables à venir.

STECAL

Plusieurs STECAL sur le territoire nécessitent une justification précise. Tout d'abord, un STECAL à Mathieu à été identifié en At (permettant des activités de services des équipements d'intérêt collectif, et autre hébergement touristique), sa localisation entourée d'autres terres agricoles nous questionne concernant sa destination. Nous demandons des éléments pour justifier ce STECAL.

STECAL à Mathieu à but touristique



Vues à protéger

Sur le territoire de la Communauté Urbaine, plusieurs espaces avec des vues à protéger, constructibles sous conditions ou non constructibles, posent question. Certaines zones A avec des espaces de vue à protéger peuvent bloquer le développement des exploitations agricoles. Nous demandons une étude de ces zones de vues protégées afin de ne pas bloquer les agriculteurs et leur exploitation agricole dans leur développement.

Vue à protéger à Bénouville sur une zone A



Vue à protéger à Le Castelet sur une zone A



Lisières urbaines et Espaces Boisés Classés (EBC)

Les lisières urbaines prévues entre les zones agricoles et les secteurs urbanisés imposent des distances comprises entre 10 et 20 m. Ces marges d'interface peuvent générer des contraintes pour les exploitations agricoles, notamment dans les zones classées en secteur A. Une réévaluation de ces distances pourrait être envisagée afin de prendre en compte les exploitations agricoles.

Par ailleurs, un nombre important d'Espaces Boisés Classés et de haies protégées a été recensé sur le territoire de la Communauté Urbaine. Nous demandons de préciser que la responsabilité de l'entretien de ces éléments incombe à l'aménageur, et non aux exploitants agricoles, afin d'assurer une répartition claire des obligations.

Nous soulignons la prise en compte des observations des usagers, notamment celles des agriculteurs, concernant la circulation des engins agricoles avec leur intégration dans les plans de circulation.

Pour conclure, après l'analyse des éléments du PLUi-HM, nous soulevons plusieurs points importants :

- L'absence de prise en compte des STECAL et des emplacements réservés dans le calcul global de l'enveloppe de consommation foncière ;
- La cohérence de certaines OAP sectorielles, ainsi que la justification de certains emplacements réservés ;
- Le choix et la délimitation de certaines zones 1AU, dont la pertinence mérite d'être réévaluée ;
- Les contraintes imposées aux lisières urbaines et aux Espaces Boisés Classés (EBC), dont l'application peut apparaître excessive ou inadaptée selon les secteurs ;
- Nous sommes défavorables à la présence d'Espaces Boisés Classés en zone agricole.

En conséquence, nous émettons un **avis favorable** à l'égard de ce projet de PLUi-HM **sous réserve** de la prise en compte de nos remarques. Néanmoins, nous tenons à vous rappeler que cet avis est réputé défavorable tant que les réserves identifiées nécessitant une correction, ne sont pas levées.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos salutations les meilleures.

Le Président

Jean-Yves HEURTIN



CHAMBRE D'AGRICULTURE
CALVADOS

Communauté Urbaine Caen La Mer
Monsieur le Président
16 rue Rosa Parks
CS 52700
14027 CAEN Cedex 9

Nos réf : DU-rép-2025-LR
Pôle territoires
Service aménagement
Secrétariat : 02 31 70 25 20
amenagement@normandie.chambagri.fr
Dossier suivi par Louna ROBIC

Hérouville St Clair, le 09 mars 2026

Objet : PLUi CAEN LA MER – Avis élaboration du PLUi-HM

Monsieur le Président,

Par un courrier en date du 12 décembre 2025, vous nous avez fait parvenir le dossier du projet PLUi-HM de Caen la Mer, à la suite d'un avis défavorable d'une commune. Nous vous remercions pour cette transmission, et en application des articles L 153-40 et suivants du Code de l'Urbanisme, nous vous adressons notre avis.

Compte tenu des éléments fournis, nous n'avons pas de remarques complémentaires. Nous confirmons que notre avis d'octobre 2025 reste valable et doit être pris en considération.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos salutations les meilleures.

Le Président

Jean-Yves HEURTIN

Siège Social
6 avenue de Dubna
CS 90218
14209 Hérouville-Saint-Clair cedex
Tél. 02 31 70 25 25
accueil14@normandie.chambagri.fr

Antenne d'Ifs
Bâtiment D
400 Boulevard Charles Cros
ZA Object'Ifs Sud - Green Park
14123 Ifs
Tél. 02 31 53 55 00
ifs@normandie.chambagri.fr

Antenne de Bayeux
ZAC - Route de Caen
14400 Bayeux
Tél. 02 31 51 66 33
bayeux@normandie.chambagri.fr

Antenne de Vire
201 rue de la Douitée
14500 Vire
Tél. 02 31 68 11 16
vire@normandie.chambagri.fr

Antenne de Lisieux
Pôle d'Activités de Glatigny
70 rue Guillonneau
14100 Lisieux
Tél. 02 31 31 31 85
lisieux@normandie.chambagri.fr

ENGAGEMENT DE SERVICE
AFNOR CERTIFICATION
www.afnor.org

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Etablissement public
Siret 130031503 00019 / APE 9411Z
normandie.chambres-agriculture.fr

NORMANDIE
Cabourg Pays d'Auge
communauté de communes

Présents ou représentés :	*14*
Votants :	*14*
Pour :	*14*
Contre :	*0*
Abstentions :	*0*

Délibération du bureau communautaire n°BC-2025-031

Le trois novembre deux mille vingt-cinq, à huit heures et quarante-cinq minutes, le bureau communautaire de la communauté de communes Normandie-Cabourg-Pays d'Auge, composé de 15 membres en exercice, dûment convoqués le vingt-huit octobre deux mille vingt-cinq, s'est tenu sous la présidence Pierre MOURARET.

Etaient présents (9) : *Mmes et MM. Olivier COLIN, Denise DAVOUST, Danièle GARNIER, Jean-Luc GARNIER, Sophie GAUGAIN, Patrice GERMAIN, Xavier Madelaine, Pierre MOURARET, François VANNIER.*

Absents ayant donné pouvoir (5) : *M. BOUILLON Alexandre à M. VANNIER François, M. CLIQUET Christophe à Mme DAVOUST Denise, M. HOMOLLE Olivier à M. COLIN Olivier, M. PAZ Olivier à M. Pierre MOURARET, M. PORCQ Emmanuel à Mme GAUGAIN Sophie*

Absent (1) *M. DUVAL Tristan*

OBJET : Avis de Normandie Cabourg Pays d'Auge sur le projet arrêté de l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme intercommunal Habitat et Mobilité de la Communauté Urbaine Caen la mer

Rapporteur : François VANNIER

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L.2121-29 et L.5211-1,

Vu le code de l'urbanisme et notamment ses articles L.132-7, L.132-9 et L. 153-11,

Vu la délibération n°2024-049 adoptée par le conseil communautaire de la communauté de communes Normandie Cabourg Pays d'Auge lors de la séance du 18 avril 2024 relative à la délégation de pouvoirs conférée au bureau communautaire,

Vu le dossier arrêté du plan local d'urbanisme intercommunal habitat et mobilité de la communauté urbaine Caen la mer reçu par mél le 22 juillet 2025 soumis à l'avis de Normandie Cabourg Pays d'Auge en tant que personne publique associée au titre d'Autorité Organisatrice des Mobilités dans son périmètre et de territoire limitrophe,

Vu l'avis favorable la commission Aménagement du territoire et Mobilité du 30 octobre 2025 sur le projet arrêté plan local d'urbanisme intercommunal habitat et mobilité de la communauté urbaine Caen la mer,

Vu la note de synthèse et les remarques des services de la communauté de communes Normandie Cabourg Pays d'Auge jointes à la présente et notamment la bonne intégration des remarques relatives aux mobilités entre les deux communautés,

Considérant le caractère non substantiel des remarques émises par les services de la communauté de communes au titre de ses compétences,

Considérant qu'il revient au bureau communautaire au visa de la délibération susvisée de donner un avis sur les documents de planification et leur évolution, sur les documents et procédures entrant dans le cadre des consultations prévues par le code de l'urbanisme et le code de l'environnement,

Le bureau communautaire, après en avoir délibéré, décide à l'unanimité :

Article 1 : d'émettre un avis favorable au dossier d'arrêt de l'élaboration du plan local d'urbanisme intercommunal habitat et mobilité et la communauté urbaine Caen la mer,

Article 2 : de demander à la communauté urbaine Caen la mer de tenir compte des remarques formulées au titre des compétences de la communauté de communes jointes à la présente délibération.

Accusé de réception en préfecture
014-200065563-20251103-DELBC2025031-DE
Date de télétransmission : 18/11/2025
Date de réception préfecture : 18/11/2025

Chaîne d'intégrité du document : E5 33 A2 0E 46 24 6C E3 E4 35 A3 29 0F 1F A4 B8
Publié le : 18/11/2025
Par : Olivier PAZ
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/806250

3 Berger-Levrault (1012)

Article 3 : de demander à la communauté urbaine Caen la mer de transmettre à la communauté de communes le dossier finalisé et sa délibération d'approbation.

À Dives-sur-Mer,

Le 13 NOV. 2025

Le 1er vice-président,

Pierre MOURARET

Monsieur le Président certifie, sous sa responsabilité, le caractère exécutoire de cet acte. La présente délibération, est susceptible, dans un délai de deux mois à compter de l'accomplissement des mesures de publicité, d'un recours gracieux auprès du Président de la Communauté de communes Normandie Cabourg Pays d'Auge ou d'un recours contentieux auprès du Tribunal administratif de Caen. Le Tribunal administratif peut-être saisi par voie électronique via l'application informatique « Télérecours citoyens » accessible par le site Internet www.telerecours.fr

Accusé de réception en préfecture
014-200065563-20251103-DELBC2025031-DE
Date de télétransmission : 18/11/2025
Date de réception préfecture : 18/11/2025

Chaîne d'intégrité du document : E5 33 A2 0E 46 24 6C E3 E4 35 A3 29 0F 1F A4 B8
Publié le : 18/11/2025
Par : Olivier PAZ
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/806250
Page 2/7

3 Berger-Levrault (1012)

OBJET : Avis de Normandie Cabourg Pays d'Auge sur le projet arrêté de l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme intercommunal Habitat et Mobilité de la Communauté Urbaine Caen la mer

Présentation et contexte

Par délibération n°C-2019-05-23/05 en date du 23 mai 2019, le conseil communautaire de Caen la mer a prescrit l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme intercommunal valant Programme Local de l'Habitat et Plan de Mobilité (PLUi-HM).

Le PLUi-HM de Caen la mer a été arrêté le 10 juillet 2025 après plus de cinq années de réflexion, de concertation et de travail collectif. Il se substitue aux anciens PLU des 48 communes de la communauté urbaine, offrant une vision globale et cohérente du territoire. Ce document stratégique et réglementaire vise à aménager durablement le territoire en intégrant les enjeux d'habitat, de mobilités et d'environnement.

Le PLUi-HM fixe des objectifs ambitieux en matière de développement : l'accent est mis sur la mixité sociale, la diversification de l'offre des logements et la limitation de l'étalement urbain. Les règles d'extension de l'habitat ont été assouplies dans les secteurs pavillonnaires pour répondre aux attentes des familles.

Le PLUi-HM intègre un volet mobilités, en lien avec le Plan de mobilité (ex-PDU), pour favoriser les déplacements durables : développement des transports en commun (bus, tram, train), promotion du covoiturage et des modes doux (vélos), et optimisation des infrastructures existantes comme l'aéroport de Caen Carpiquet. L'objectif est de réduire la dépendance à la voiture individuelle et de limiter l'impact environnemental des déplacements.

Le document accorde une attention particulière à la préservation des espaces naturels, à la gestion de l'eau et à la valorisation du patrimoine architectural et paysager, notamment via le Site patrimonial remarquable (SPR). La protection de la biodiversité est également renforcée avec une augmentation significative des espaces verts protégés et des arbres classés.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

Il prévoit à horizon 2040, un territoire qui accueille environ 290 000 habitants polarisés selon une armature urbaine cohérente basée sur les espaces de vie de Caen la mer. Cet objectif de 290 000 habitants représente un gain de 18 000 habitants entre 2020 et 2040. Cette ambition se traduit par la création d'environ 1 650 logements par an sur le territoire de Caen la mer dont près des deux tiers contribueront à maintenir la population actuelle (effet du « point mort »). Le PLUi-HM permettra également la création d'environ 900 emplois par an pour maintenir la forte attractivité du territoire.

Les 5 lignes de forces du projet se déclinent comme suit :

- Affirmer la place de Caen la mer comme une métropole à taille humaine ouverte sur le monde,
- Accélérer la transition environnementale solidaire du territoire,
- Renforcer l'armature territoriale dans une logique de proximité et une perspective de sobriété foncière,
- Organiser une réponse qualitative et territorialisée aux besoins en logements pour tous,
- Faciliter le développement des mobilités durables pour tous sur l'ensemble du territoire.

La consommation d'espace

Le PLUi-HM s'inscrit dans le cadre de la limitation de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers définie par la loi Climat et Résilience du 22 août 2021. Cette loi impose la réduction du rythme de consommation des terres de 50% dans les décennies à venir par rapport à la consommation mesurée entre 2011 et 2020 pour atteindre en 2050 le Zéro Artificialisation Nette (ZAN).
Une trajectoire ZAN a été définie en compatibilité avec celle du SCoT Caen Métropole (modification simplifiée arrêté en avril 2025).

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)

Accusé de réception en préfecture
014-200065563-20251103-DELBC2025031-DE
Date de télétransmission : 18/11/2025
Date de réception préfecture : 18/11/2025

Chaîne d'intégrité du document : E5 33 A2 0E 46 24 6C E3 E4 35 A3 29 0F 1F A4 B8
Publié le : 18/11/2025
Par : Olivier PAZ
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/806250
Page 3/7

Pour accompagner la mise en œuvre des orientations du PADD, des OAP ont été définies, chacune répondant à des enjeux particuliers. Elles sont construites en fonction des orientations du PADD et appuyés sur les éléments du diagnostic :

- À l'échelle du territoire intercommunal : sur les 4 thématiques particulières (OAP thématiques) du développement économique, de la biodiversité, de l'habitat et des mobilités,
- À l'échelle des secteurs de projet identifiés dans les zones urbaines et en extension de l'urbanisation (142 OAP sectorielles), il y en a dans toutes les communes.

Les programmes d'orientations et d'actions (POA)

Les POA Habitat et Mobilité tiennent lieu de Programme Local de l'Habitat (PLH) et tenant lieu de Plan De Mobilité (PDM – anciennement Plan des Déplacements Urbains). Ils complètent ainsi l'arsenal d'outils opérationnels du PLUi au même titre que les OAP et que les règlements graphiques et écrits.
La spécificité des POA réside dans le fait qu'ils « comprennent toute mesure ou tout élément d'information nécessaire à la mise en oeuvre de la politique de l'habitat ou des transports et des déplacements définis par le plan local d'urbanisme » (article L151-45 du Code de l'urbanisme) sans que ceux-ci n'aient d'implication en matière de droit du sol.

Les règlements

Le règlement, tel que défini à l'article L.151-8 du Code de l'Urbanisme est constitué de deux documents distincts :

- Le document graphique (plan de zonage), identifiant les différentes zones et outils mis en place sur le territoire. Il a été découpé en 56 plans (à l'échelle des communes membres et des communes historiques en cas de commune nouvelle) afin de faciliter la lisibilité des plans. Un atlas des risques s'appliquant sur le territoire est présent dans les documents graphiques du PLUi-HM,
- Le document écrit, qui précise pour chaque zone et pour chaque terrain couvert par le PLUi-HM, les règles d'urbanisme qui s'y appliquent.

Les étapes à venir

Plusieurs étapes vont désormais se succéder jusqu'à l'approbation du PLUi-HM :

- Une consultation des Personnes Publiques Associées (PPA) et Consultées (PPC), dont les communes membres, qui rendront un avis sous trois mois sur le PLUi-HM, et les territoires limitrophes et Autorités Organisatrice des Mobilités dont NCPA fait partie,
- Une enquête publique d'une durée minimale d'un mois, à la suite de laquelle la Commission d'enquête remettra un rapport sous un mois sur le PLUi-HM. Elle devrait être menée après les élections municipales de 2026, ce qui était le souhait initial des élus communautaires de Caen la mer,
- La prise en compte des ajustements nécessaires à la suite des avis des Personnes Publiques Associées et Consultées et de l'enquête publique,
- L'approbation du PLUi-HM en Conseil communautaire.

Accusé de réception en préfecture
014-200065563-20251103-DELBC2025031-DE
Date de télétransmission : 18/11/2025
Date de réception préfecture : 18/11/2025

Chaîne d'intégrité du document : E5 33 A2 0E 46 24 6C E3 E4 35 A3 29 0F 1F A4 B8
Publié le : 18/11/2025
Par : Olivier PAZ
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/806250

Avis des services au titre des compétences de Normandie Cabourg Pays d'Auge

Au titre de la compétence développement économique :

La communauté de communes met l'accent sur la constitution d'un écosystème économique favorable sur son territoire. Elle est l'interlocuteur de proximité, facilitateur de projets (promotion des aides publiques). Elle constitue et anime un réseau d'acteurs économiques, participe aux initiatives des partenaires que sont l'Etat, la Région Normandie et le Département du Calvados.

Elle assure également la création, l'aménagement, l'entretien et la gestion des trois zones d'activités de son territoire, quel qu'en soit le domaine (industriel, commercial, tertiaire, artisanal, touristique, portuaire ou aéroportuaire).

NCPA n'a pas de remarque concernant cette compétence.

Au titre de sa compétence assainissement :

La communauté de communes a la charge des assainissements collectifs et non collectifs des 38 communes du territoire.

L'exploitation de l'assainissement collectif est confiée à un délégataire tandis que l'assainissement non collectif est suivi en régie, avec notamment la gestion des infrastructures et la relation aux usagers.

La communauté de communes assure le suivi des ouvrages d'eaux usées (station d'épuration et réseau de collecte), le suivi de la qualité des eaux de baignade, le contrôle des branchements d'assainissement collectif et non collectif.

Il arrête les zones d'assainissement collectif et les zones d'assainissement non collectif. D'une manière générale, tout PLU doit prendre en compte dans son zonage car les projets d'urbanisation devront être raccordés au système d'assainissement collectif.

NCPA n'a pas de remarque concernant cette compétence.

Au titre de sa Compétence gestion des milieux aquatiques et de prévention des inondations :

La compétence GEMAPI (Gestion des Milieux Aquatiques et Prévention des Inondations) englobe plusieurs missions : l'aménagement, l'entretien, la défense, la protection et la restauration des sites (cours d'eau, canaux).

NCPA n'a pas de remarque concernant cette compétence.

Au titre de sa Maitrise et de la collecte des déchets :

La communauté de communes est en charge de la collecte et du traitement des déchets ménagers et assimilés issus du porte-à-porte, des dépôts en apport volontaire et des déchetteries.

Accusé de réception en préfecture
014-200065563-20251103-DELBC2025031-DE
Date de télétransmission : 18/11/2025
Date de réception préfecture : 18/11/2025

Chaîne d'intégrité du document : E5 33 A2 0E 46 24 6C E3 E4 35 A3 29 0F 1F A4 B8
Publié le : 18/11/2025
Par : Olivier PAZ
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/806250

Elle organise les collectes des déchets et assure leur acheminement vers les sites de recyclage et de traitement. Cinquante-quatre agents et douze saisonniers composent le service et ont différentes missions (administratives et comptables, collecte en régie, déchetteries).

Il incombe également à la communauté de communes d'assurer la sensibilisation auprès des habitants au tri et au recyclage en partenariat avec le SYVEDAC.

Dans le cadre du projet de territoire, adopté en octobre 2022, NCPA ambitionne de « devenir une communauté de communes éco-exemplaire dans sa gestion des déchets », souhaitant impulser par ailleurs une logique de développement durable dans la gestion de la communauté de communes tout en poursuivant des actions déjà engagées telles que l'amélioration du tri sélectif ou encore la création d'une ressourcerie.

Dans ce contexte, NCPA s'est engagée en 2023 dans plusieurs réflexions – mise en place de la TEOM incitative, optimisation des collectes, perspective de conteneurisation... partagées régulièrement en commission thématique, en conférence des maires ou encore travaillées avec des élus volontaires dans le cadre d'un groupe de travail autour de la communication. Une « colonne vertébrale » et un guide pour l'ensemble du service de collecte se devaient d'être dessinés et aboutissent aujourd'hui à la feuille de route « Déchets 2030 », fixant ainsi des orientations et des actions leviers pour les 5 années à venir.

NCPA n'a pas de remarque concernant cette compétence.

Au titre de sa compétence Transition écologique :

Le PCAET de NCPA en cours d'élaboration est pris en référence dans la vérification des compatibilités du dossier de modification. Le PCAET est prévu d'être approuvé le 25 septembre 2025.
Ce plan se présente comme la feuille de route opérationnelle et stratégique de la transition écologique et énergétique pour le territoire. Il comprend une évaluation environnementale, un diagnostic, une stratégie territoriale, un plan d'actions ainsi qu'un dispositif de suivi et d'évaluation.

Le projet a été soumis à évaluation environnementale. Le projet de PCAET a été envoyé pour avis à la Préfecture, à la Région Normandie et à la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAE) conformément aux articles L.123-19 et R. 229-54 du code de l'environnement.

Le projet de PCAET comporte un « Cahier de Stratégie » (pièce n°3) qui donne les objectifs quantitatifs à atteindre pour le scénario cible. Il est prévu :

- Une réduction de la consommation d'énergie de -22% entre 2010 et 2050,
- La production d'énergies renouvelables multipliée par 6 en 2006 et 2030,
- La réduction des gaz à effets de serre de -48% entre 2010 et 2050.

NCPA n'a pas de remarque concernant cette compétence.

Au titre de sa compétence Mobilité :

En 2021, la communauté de communes est devenue autorité organisatrice des mobilités sur son territoire en complément de la Région Normandie, chef de file de la mobilité. NCPA a souhaité travailler sur les enjeux et la définition d'objectifs pour cette nouvelle compétence à travers sa «stratégie de mobilité» qui aborde :

- Le déploiement des modes actifs (marche, vélo),
- L'augmentation de l'offre de transport collectif,
- L'amélioration de l'intermodalité (utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement) - Le développement d'alternatives à la voiture individuelle comme mode de transport.

Accusé de réception en préfecture
014-200066363-20251103-DEC2025081-DE
Date de télétransmission : 18/11/2025
Date de réception préfecture : 18/11/2025

Chaîne d'intégrité du document : E5 33 A2 0E 46 24 6C E3 E4 35 A3 29 0F 1F A4 B8
Publié le : 18/11/2025
Par : Olivier PAZ
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/806250
Page 6/7

Le projet de PLUi-HM arrêté de Caen la mer identifie dans son POA Mobilité p.49 l'identification d' « Itinéraires de liaison à réaliser » (tirets de couleur orange) entre Caen la mer et le territoire de NCPA :

- A Colombelles depuis la Rue Jules Guesde vers Ranville,
- A Colombelles depuis le giratoire de Lazzaro vers Hérouvillette,
- A Sannerville depuis la Rue de la Libération vers Touffréville.

Ces itinéraires ont été ajoutés suite aux remarques de NCPA lors de la réunion des personnes publiques associées du 12 mars 2025 doublée d'un courrier daté du 31 mars 2025.

Cet ajout permet à NCPA et à Caen la mer de valoriser le travail en cours entre les deux territoires pour développer les mobilités à une échelle inter-EPCI de manière efficace et utile.

* * * * * * * * * * *

Accusé de réception en préfecture
014-200065563-20251103-DELBC2025031-DE
Date de télétransmission : 18/11/2025
Date de réception préfecture : 18/11/2025

Chaîne d'intégrité du document : E5 33 A2 0E 46 24 6C E3 E4 35 A3 29 0F 1F A4 B8
Publié le : 18/11/2025
Par : Olivier PAZ
Document certifié conforme à l'original
http://publiact.fr/documentPublic/806250

UHS Normandie
Union pour l'Habitat Social de Normandie

Communauté Urbaine Caen la Mer
16 rue Rosa PARKS
CS 52700
14027 CAEN-CEDEX 9

Affaire suivie par Edouard BOUCLIER
DU-SERV URBA REGLT PLANIF

V/Réf : S25-01 47 42
N/Réf : courrier/GC/VM/2610
Objet : PLUIHLM Caen la Mer – avis

A Caen,
Le 23/02/2026

Monsieur le Président,

Vous avez sollicité l'Union pour l'Habitat Social de Normandie ainsi que les bailleurs sociaux dans le cadre de la consultation relative au projet du PLUIHM de Caen la Mer, afin de recueillir notre avis sur ce document et je vous en remercie.

Vous trouverez ci-après l'avis porté par l'UHSN qui exprime la position collective des bailleurs sociaux.

Nous tenons tout d'abord à saluer le travail partenarial conduit par la Communauté Urbaine tout au long de l'élaboration de ce PLUIHM. La démarche de co-construction engagée avec l'ensemble des parties prenantes a permis l'élaboration d'un document prenant en compte les enjeux et besoins du secteur du logement social. A ce titre, nous émettons un avis favorable sur ce document.

Toutefois, nous souhaitons porter à votre attention sur deux points de vigilance.

1. **La règle de mixité des typologies**

Le PLUIHM prévoit que toute opération de construction neuve de plus de 10 logements devra intégrer une mixité de typologies (petites, moyennes et grandes). Cette disposition soulève plusieurs réserves :

- **Le seuil fixé à 10 logements est jugé trop bas** pour permettre une réelle diversité, notamment pour les grandes typologies (T4 et +).
- Cette règle **risque de contraindre des opérations de taille modeste** à produire des logements peu adaptés à la demande, qui porte majoritairement sur des petites typologies.
- Elle pourrait **freiner la faisabilité économique** de certains projets, en particulier en zones tendues ou en renouvellement urbain.

Proposition : relever le seuil d'application à 20 logements, afin de mieux concilier les objectifs de mixité avec les réalités opérationnelles et économiques des projets.

2. **Une règle relative aux formes urbaines qui interroge la cohérence avec les objectifs de densification**

   Le PLUIHM impose, pour toute opération de plus de 5 000 m² d'emprise, la présence d'au moins **deux formes urbaines** parmi les suivantes : logement collectif, intermédiaire, individuel groupé. Le logement individuel pavillonnaire classique n'est admis qu'en complément.

   Cette règle, bien qu'animée par une volonté de diversité, peut s'avérer **contre-productive au regard des objectifs de dentification** :

   - Une opération exclusivement composée de logement collectif peut être plus dense qu'une combinaison de plusieurs formes urbaines.
   - Cette exigence complexifie la programmation et peut freiner la réalisation de certains projets, notamment en renouvellement urbain ou sur des fonciers contraints.

Proposition de l'UHSN : assouplir cette règle en permettant, lorsque les objectifs de densification ou les contraintes du site le justifient, de recourir à une forme urbaine unique, notamment le collectif.

Je vous remercie de l'attention que vous porterez à ces observations et reste à votre disposition pour poursuivre les échanges sur ce sujet.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma haute considération.

La Présidente,

Valérie MESPOULHES

30 rue de Malherbe 76100 Rouen | 02 32 81 45 50 | arhlmn@union-habitat.org | www.uhs-normandie.org

CCI CAEN NORMANDIE

Monsieur Nicolas JOYAU
Président
COMMUNAUTE URBAINE
CAEN LA MER
16, rue Rosa Parks
CS 52 700
14 027 CAEN Cedex 9

N/Réf. :
MLR/AD/CJ/MdeC/MC/CL 2026
Objet :
Avis PLUi-HM Caen La Mer
DATP
Mel : mcario@caen.cci.fr

Caen,
Le 10 mars 2026

Monsieur le Président,

Conformément à l'article L 153-16 du code de l'urbanisme, j'ai l'honneur de vous adresser l'avis de la Chambre de Commerce et d'Industrie Caen Normandie concernant le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal Habitat et Mobilités (PLUi-HM) de Caen La Mer.

Cet avis est détaillé dans la note technique associée au présent courrier. Cette note technique revient sur les éléments de zonage présents sur les communes de :

- Bénouville
- Blainville-sur-Orne
- Caen
- Colombelles
- Hérouville-Saint-Clair
- Mondeville
- Ouistreham

Pour rappel, plusieurs de ces secteurs accueillent des infrastructures et des activités économiques stratégiques à l'échelle de la communauté urbaine et du territoire régional :

- La zone industrialo-portuaire (ZIP) de Blainville-sur-Orne constitue l'une des principales zones d'activités de la communauté urbaine Caen la mer. Elle accueille notamment des activités industrielles, portuaires et logistiques, ainsi que le site industriel majeur lié à l'activité automobile (Volvo-Renault Trucks).
- Le port de Caen–Ouistreham constitue le 10e port de commerce français, avec un trafic annuel de près de 3 millions de tonnes.

.../...

1 rue René Cassin | Saint-Contest | 14911 Caen Cedex 9
T. 02 31 54 54 54 | www.caen.cci.fr

- Le terminal ferry de Ouistreham représente également une infrastructure structurante pour le territoire, avec :
  - 3 départs quotidiens opérés par la compagnie Brittany Ferries,
  - Environ 1 million de passagers par an,
  - Près de 250 000 véhicules légers par an,
  - Entre 80 000 et 100 000 poids lourds par an.

Le rôle essentiel de ces infrastructures dans le fonctionnement économique et logistique du territoire doit donc, selon nous, être particulièrement préservé par vos schémas d'urbanisme.

La CCI tient donc à vous alerter quant à l'impact des zonages suivants prévus par le projet de PLUI-HM :

- Zones Humides
- Zones Humides à protéger
- Zones Humides dégradées
- Zones Naturelles
- Présence d'espaces boisés classés et d'espaces paysagers protégés
- Secteurs de performances énergétiques et environnementales renforcées

Ces zonages, à la fois présents de façon isolée mais aussi cumulative dans certains secteurs, impactent directement le maintien et le développement de l'activité économique et industrielle territoriale. L'ensemble des restrictions en vigueur qui peuvent impacter négativement les activités et cela de façon durable, sont décrites dans la note technique ci-annexée.

Ainsi, la Chambre de Commerce et d'Industrie Caen Normandie émet un avis défavorable, notamment sur la définition des périmètres évoqués et la teneur des restrictions proposées dans ces secteurs, ceux-ci étant actuellement occupés par des activités économiques et industrielles. Ces restrictions risquent, à court et long terme, de déstabiliser et fragiliser fortement nos entreprises, notre industrie locale et les emplois liés

Restant à votre disposition, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le Président,
Manuel LE ROUX

PJ : note technique

1 rue René Cassin | Saint-Contest | 14911 Caen Cedex 9
T. 02 31 54 54 54 | www.caen.cci.fr

NOTE TECHNIQUE – ANALYSE DU ZONAGE DU PLUI-HM

(CCI CAEN NORMANDIE)

La présente note technique porte sur l'analyse des plans de zonage du Plan Local d'Urbanisme intercommunal Habitat Mobilités (PLUi-HM), dans le cadre de la consultation des personnes publiques associées consécutive à l'arrêt du projet par le Conseil communautaire du 10 juillet 2025.

Cette analyse vise à examiner certaines dispositions du document d'urbanisme susceptibles d'avoir un impact sur le fonctionnement et l'évolution des zones d'activités économiques du territoire communautaire.

Les observations ci-après portent notamment sur des secteurs situés sur les communes de Ouistreham, Bénouville, Blainville-sur-Orne, Colombelles, Hérouville saint clair, Mondeville, et Caen, qui accueillent des activités portuaires, logistiques, industrielles ou maritimes structurantes pour l'économie locale.

Pour rappel, plusieurs de ces secteurs accueillent des infrastructures et des activités économiques stratégiques à l'échelle de la communauté urbaine et du territoire régional :

- **La zone industrialo-portuaire (ZIP) de Blainville-sur-Orne constitue l'une des principales zones d'activités de la communauté urbaine Caen la mer. Elle accueille notamment des activités industrielles, portuaires et logistiques, ainsi que le site industriel majeur lié à l'activité automobile (Volvo-Renault Trucks).**
- **Le port de Caen–Ouistreham constitue le 10e port de commerce français, avec un trafic annuel de près de 3 millions de tonnes.**
- **Le terminal ferry de Ouistreham représente également une infrastructure structurante pour le territoire, avec :**
  - **3 départs quotidiens opérés par la compagnie Brittany Ferries,**
  - **Environ 1 million de passagers par an,**
  - **Près de 250 000 véhicules légers par an,**
  - **Entre 80 000 et 100 000 poids lourds par an.**

Le rôle essentiel de ces infrastructures dans le fonctionnement économique et logistique du territoire doit donc, selon nous, être particulièrement préservé par vos schémas d'urbanisme.

1 ANALYSE DU PLUI-HM

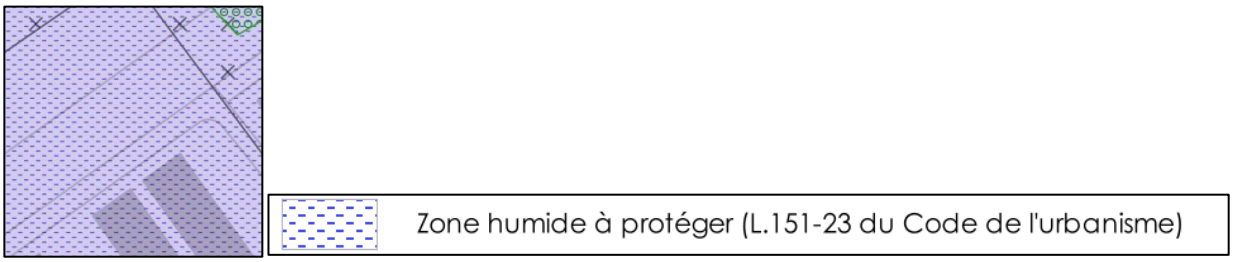
1.1 Analyse des zones humides (Cartographie DREAL et plans de zonage du PLUI-HM)

À la suite d'une première analyse du PLUi-HM, des précisions ont été sollicitées auprès de la Direction de l'Urbanisme de Caen la mer concernant la localisation des zones humides au sein de la zone industrialo-portuaire de Blainville-sur-Orne.

Dans le cadre de ces échanges techniques, la cartographie des zones humides avérées établie par la DREAL Normandie nous a été communiquée (source : DREAL Normandie : *https://carto2.geo-ide.din.developpement-durable.gouv.fr/frontoffice/?map=c5602e7f-f8c0-4ca0-aa91-2f149b46b4f1).*

Il apparaît que cette cartographie a été reprise sur les plans de zonage du PLUi-HM. Toutefois la répartition entre zones humides avérées et zones humides dégradées semble, dans certains secteurs, peu corrélée à la nature actuelle des terrains et aux usages qui y sont observés.

Plusieurs secteurs d'activités économiques et portuaires présentent en effet un **niveau d'imperméabilisation très élevé**, estimé dans certains cas à près de **90 % des surfaces** (bâtiments, voiries, dalles béton, infrastructures portuaires). Malgré ce niveau d'artificialisation, certains de ces espaces apparaissent identifiés comme secteurs correspondant à « zones humides » dans les documents graphiques du PLUi-HM.



Ces secteurs sont identifiés sur les plans communaux à la suite de cette note technique, notamment :

- Terminal portuaire de Blainville-sur-Orne.
- Zone industrialo-portuaire (ZIP) de Caen Blainville-sur-Orne.

Au regard du degré d'artificialisation de ces secteurs, il pourrait être utile de **vérifier l'adéquation entre la cartographie reprise dans le document d'urbanisme et la situation réelle des terrains**, afin d'assurer la cohérence entre les enjeux environnementaux et la réalité des espaces déjà urbanisés ou aménagés.

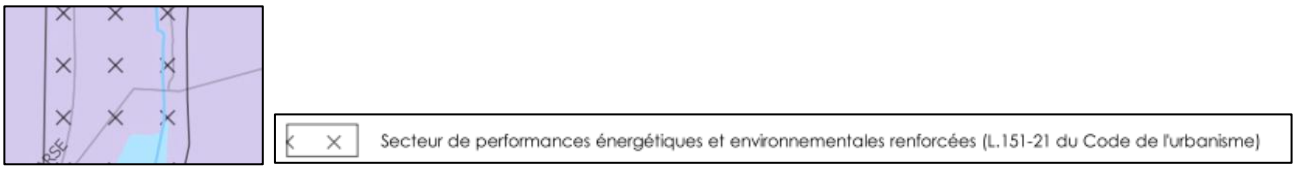
Par ailleurs, certains secteurs identifiés comme zones humides ou zones naturelles se situent à proximité immédiate d'espaces dédiés aux activités économiques ou portuaires, susceptibles d'accueillir à terme des projets d'aménagement ou d'extension (Réserves foncières).

Dans ce contexte, une attention particulière pourrait être portée à l'équilibre entre les objectifs de préservation environnementale et les besoins d'évolution des zones d'activités économiques, notamment dans les secteurs déjà fortement aménagés, urbanisés ou occupés par des infrastructures et des activités existantes.

Les règles actuelles associées à ce zonage rendent impossible toute perspective de modernisation, d'aménagement, d'adaptation ou de développement des espaces concernés.

1.2 Analyse des « Secteurs de performances énergétiques et environnementales renforcées »

L'analyse des documents graphiques du PLUi-HM met en évidence la présence de plusieurs secteurs classés en **« Secteurs de performances énergétiques et environnementales renforcées** » au sein, ou à proximité immédiate, de zones d'activités économiques.



Le règlement écrit du PLUi-HM prévoit notamment, dans ces secteurs, les dispositions suivantes :

- *« Étudier l'opportunité de supprimer, adapter ou atténuer les points lumineux, au sol ou sur toiture.*
- *Préserver les ilots d'arbres morts ou sénescents favorables aux chiroptères, sauf en cas de risque sanitaire et de péril (adapter dans ce cas les périodes d'intervention).*
- *Réduire, voire supprimer la pollution lumineuse, plus particulièrement à proximité des gîtes à chiroptères.*
- *Généraliser la diminution de l'intensité lumineuse nocturne.*
- *Imposer le maintien en état des zones peu éclairées. »*

Il apparaît que certains de ces secteurs se situent au cœur ou à proximité immédiate d'espaces accueillant des activités portuaires, logistiques, industrielles ou maritimes.

Or, ces activités nécessitent, pour des raisons de sécurité et de fonctionnement opérationnel, un niveau d'éclairement suffisant des espaces concernés.

Ces exigences d'éclairage sont notamment liées :

- A la réglementation (Code du travail, classement ICPE dans certains cas),
- A la sécurité des personnels,
- A l'exploitation des installations portuaires et logistiques,
- A la sécurité des usagers, notamment dans le cas du terminal ferry de Ouistreham.
- Aux contraintes de navigation maritime ou fluviale à proximité des quais et des berges.

Dans ce contexte, l'application des prescriptions relatives à la limitation de l'éclairage nocturne pourrait soulever des difficultés d'adaptation au regard des contraintes opérationnelles propres à ces sites.

Une attention particulière pourrait ainsi être portée à la compatibilité des prescriptions relatives à la limitation de l'éclairage avec les exigences de sécurité et d'exploitation des infrastructures économiques et portuaires, notamment dans les secteurs où ces activités sont historiquement implantées.

Par ailleurs, certains secteurs concernés par ce zonage sont implantés au sein d'espaces largement artificialisés ou urbanisés, où l'impact potentiel de l'éclairage sur les milieux naturels peut apparaître plus limité.

Les zones suivantes concernées sont identifiées en rouge sur les plans communaux à la suite de cette note technique :

- **Ouistreham - Terminal ferry :** Activité nécessitant un niveau d'éclairage important afin d'assurer :
  - La sécurité des usagers piétons et des véhicules. (Forte pression circulatoire comme en peuvent en justifier les chiffres énumères en préambule).
  - Le bon déroulement des opérations logistiques liées aux ferries,
  - La sécurisation migratoire et douanière du site.

- **Ouistreham - Quai Charcot :** Les activités de pêche exercées sur ce secteur nécessitent également un niveau d'éclairement soutenu, indispensable à la sécurité des opérations et des professionnels.

- **Terminal portuaire de Blainville sur Orne :**
  - Contraintes d'éclairage importantes pour la navigation des navires aux abords du quai.
  - Contraintes d'éclairage nécessaires à la sécurité des engins de manutention intervenant sur les quais.
  - Besoin d'éclairage pour les activités d'entreposage à proximité immédiate des bâtiments.

  Les entrepôts concernés par ce zonage sont entourés de surfaces largement imperméabilisées, voire implantés au cœur de zones d'activités. Dans ce contexte, la pollution lumineuse générée par ces installations apparaît limitée et peu susceptible d'avoir un impact significatif sur les milieux naturels situés à proximité.

- **Zone industrialo-portuaire de Caen Blainville-sur-Orne** : Les activités exercées dans ce secteur nécessitent également un niveau d'éclairage important, afin d'assurer :
  - La sécurité des usagers (piétons et véhicules),
  - Le fonctionnement des activités logistiques,
  - La sécurisation du site industriel, notamment en lien avec l'installation voisine de Renault Trucks.

- **Quai de Calix :** Ce secteur présente également :
  - Des contraintes d'éclairage pour la navigation des navires aux abords du quai,
  - Des besoins d'éclairage pour la sécurité des opérations de manutention portuaire.

Par ailleurs, les berges du canal de Caen à Ouistreham sont également concernées par ce zonage. Ces berges accueillent des dispositifs d'éclairage de balisage indispensables à la sécurité de la navigation des navires dans le canal.

De plus, la volonté d'éclairer le chemin de halage afin d'assurer la sécurité des usagers a été évoquée à plusieurs reprises par plusieurs élus de Caen la Mer issus des communes riveraines du canal.

Dans ce contexte, le classement de ces berges en « **secteurs de performances énergétiques et environnementales renforcées »** pourrait soulever des interrogations quant à la compatibilité entre les objectifs de limitation de l'éclairage nocturne et les besoins de sécurisation de la navigation, des usagers ainsi que des aménagements présents sur ces secteurs.

1.3 Analyse des espaces paysagers protégés ou classés

L'analyse des documents graphiques fait également apparaître la présence de secteurs identifiés comme :

- Espaces boisés classés.
- Espaces paysagers protégés.

Toutefois, dans certains cas, les éléments paysagers ou boisés correspondants ne semblent pas être identifiables sur le terrain au regard de l'occupation actuelle des sols.

Une vérification de la concordance entre les documents graphiques du PLUi-HM et la réalité physique des sites pourrait ainsi être envisagée.

1.4 Réserves foncières

Les zones identifiées en orange sur les plans communaux ci-dessous correspondent à des réserves foncières sous concession de la CCI Caen Normandie, destinées au développement futur des activités portuaires et industrielles, à proximité immédiate du terminal portuaire de Blainville-sur-Orne et de la ZIP de Caen Blainville-sur-Orne.

Ces emprises sont aujourd'hui concernées par plusieurs classements réglementaires :

- Zone naturelle.
- Secteurs de performances énergétiques et environnementales renforcées.
- Zones humides à protéger.
- Présence d'espaces boisés classés et d'espaces paysagers protégés.

L'accumulation de ces classifications rend très difficile, voire impossible, l'exploitation et l'aménagement de ces parcelles, et ne permet pas de garantir les perspectives de développement des activités portuaires et industrielles associées.

Une attention particulière doit être portée au projet **TH2**, actuellement à l'étude sur une réserve foncière située au sein de la zone industrialo-portuaire de Blainville-sur-Orne. Ce projet, porté par la société TERTU, entreprise familiale régionale, vise l'implantation d'une unité de production de carburant durable (biocarburant) à partir du recyclage de déchets de bois et présente un intérêt à l'échelle régionale.

Dans ce contexte, les contraintes réglementaires identifiées dans le zonage du PLUi-HM, notamment la présence de zones humides et de secteurs de performances énergétiques et environnementales renforcées, **pourraient constituer des obstacles supplémentaires, voire insurmontables, quant aux possibilités d'implantation et de développement de ce type de projet industriel sur le site.**

Il convient également de rappeler que les documents d'urbanisme actuellement PLUI applicables sur ces secteurs identifient ces emprises foncières comme présentant un potentiel de développement économique en lien avec les activités portuaires. Pour exemple :

- Réserve foncière située sur la commune de Bénouville : classée en zone 2AUZP, dont le règlement précise que « la zone 2AUZP doit permettre l'implantation d'activités portuaires dans la continuité de la zone portuaire de Blainville-sur-Orne ».
- Réserve foncière située sur la commune de Blainville-sur-Orne : classée en zone UP, destinée à l'accueil d'activités économiques, préférentiellement en lien avec le port.

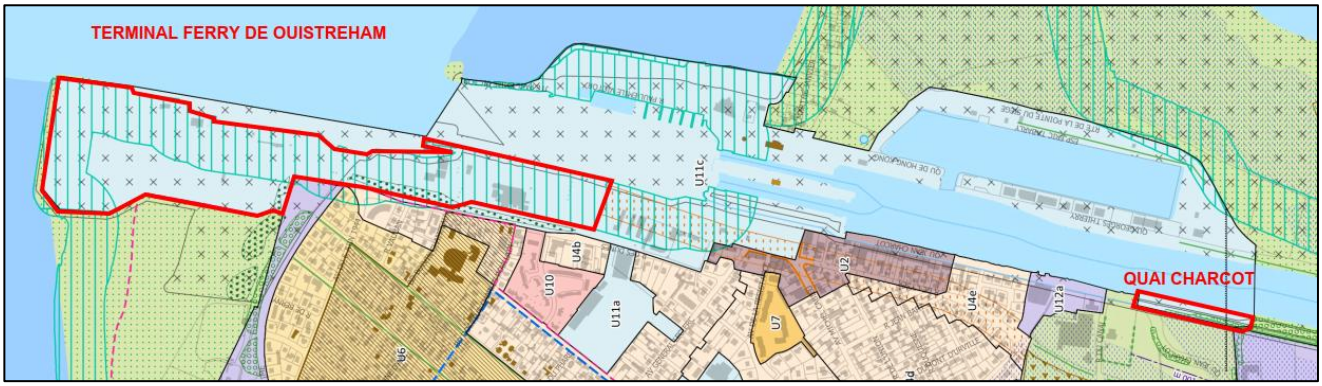
Ces orientations traduisent la vocation économique et portuaire historiquement reconnue de ces secteurs dans les documents d'urbanisme actuellement en vigueur.

Il n'y a donc pas lieu de modifier leur destination.

2 PLANS DE ZONNAGE DES COMMUNES CONCERNEES

2.1 Ouistreham

Extrait du PLUI-HM – Plan de zonage :

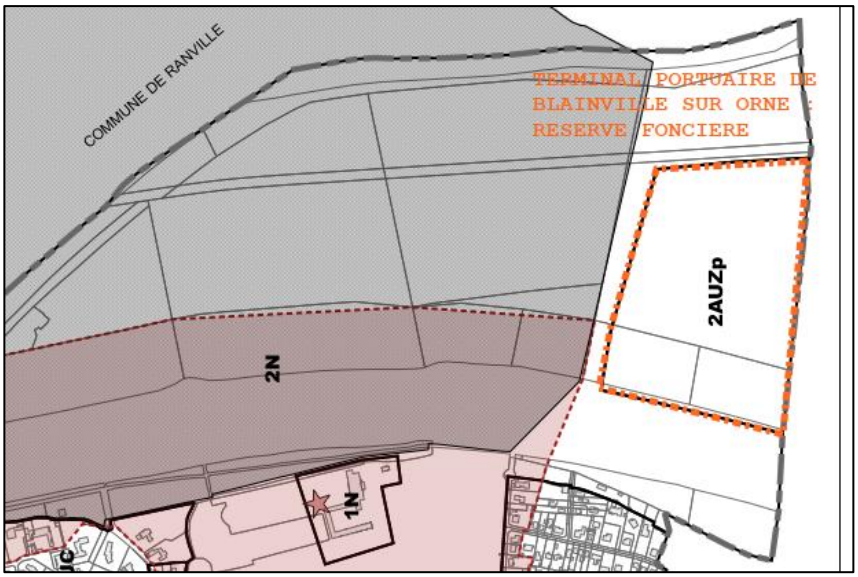


2.2 Bénouville

Extrait du PLUI-HM – Plan de zonage :

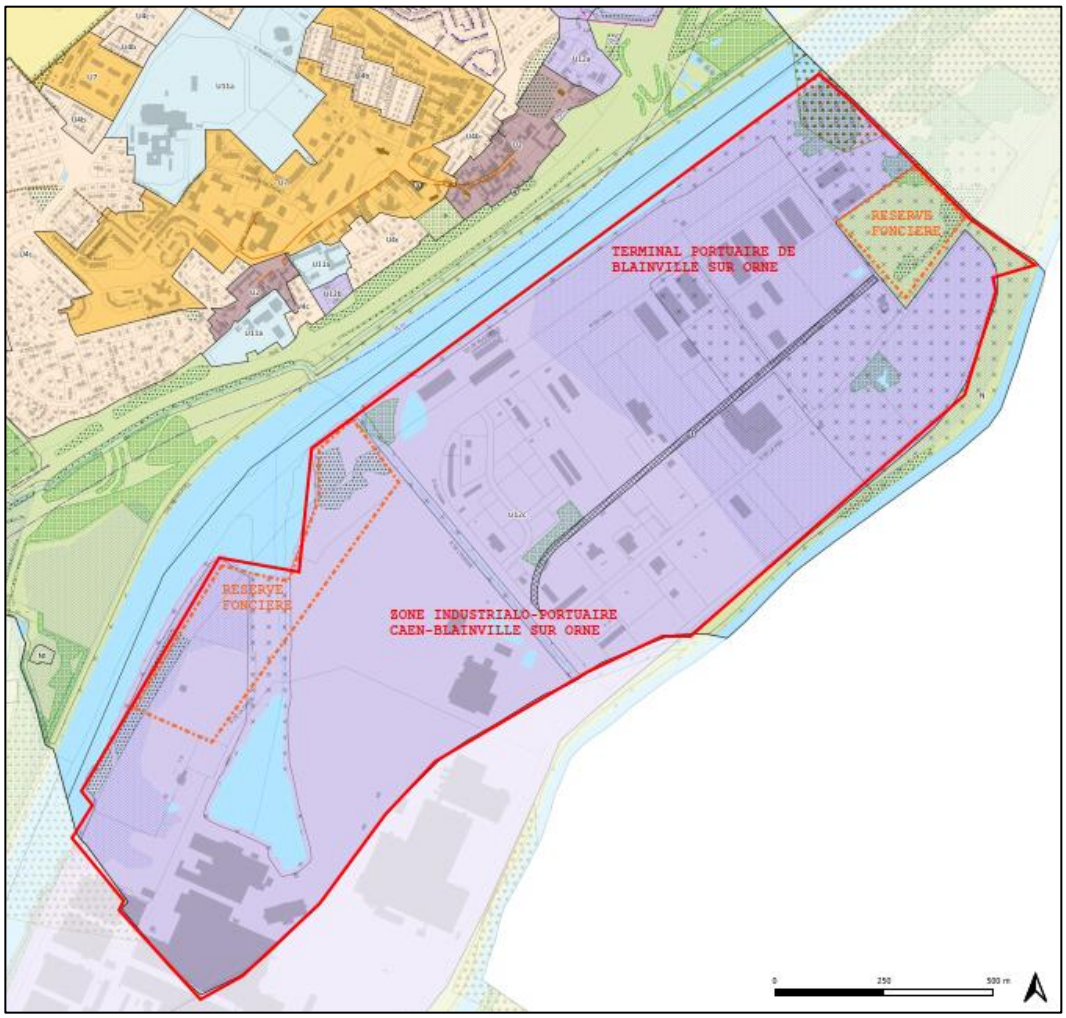


Extrait du PLU :



2.3 Blainville Sur Orne

Extrait du PLUI-HM – Plan de zonage :

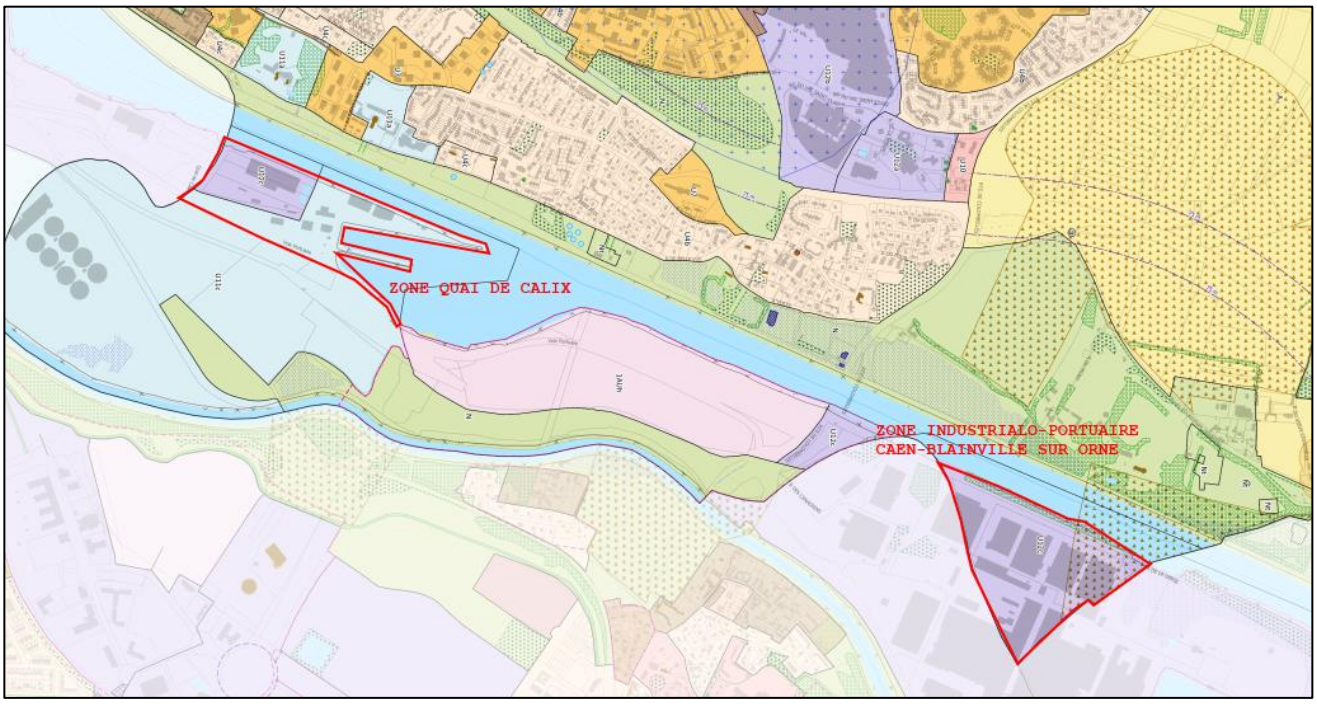


Extrait du PLU :



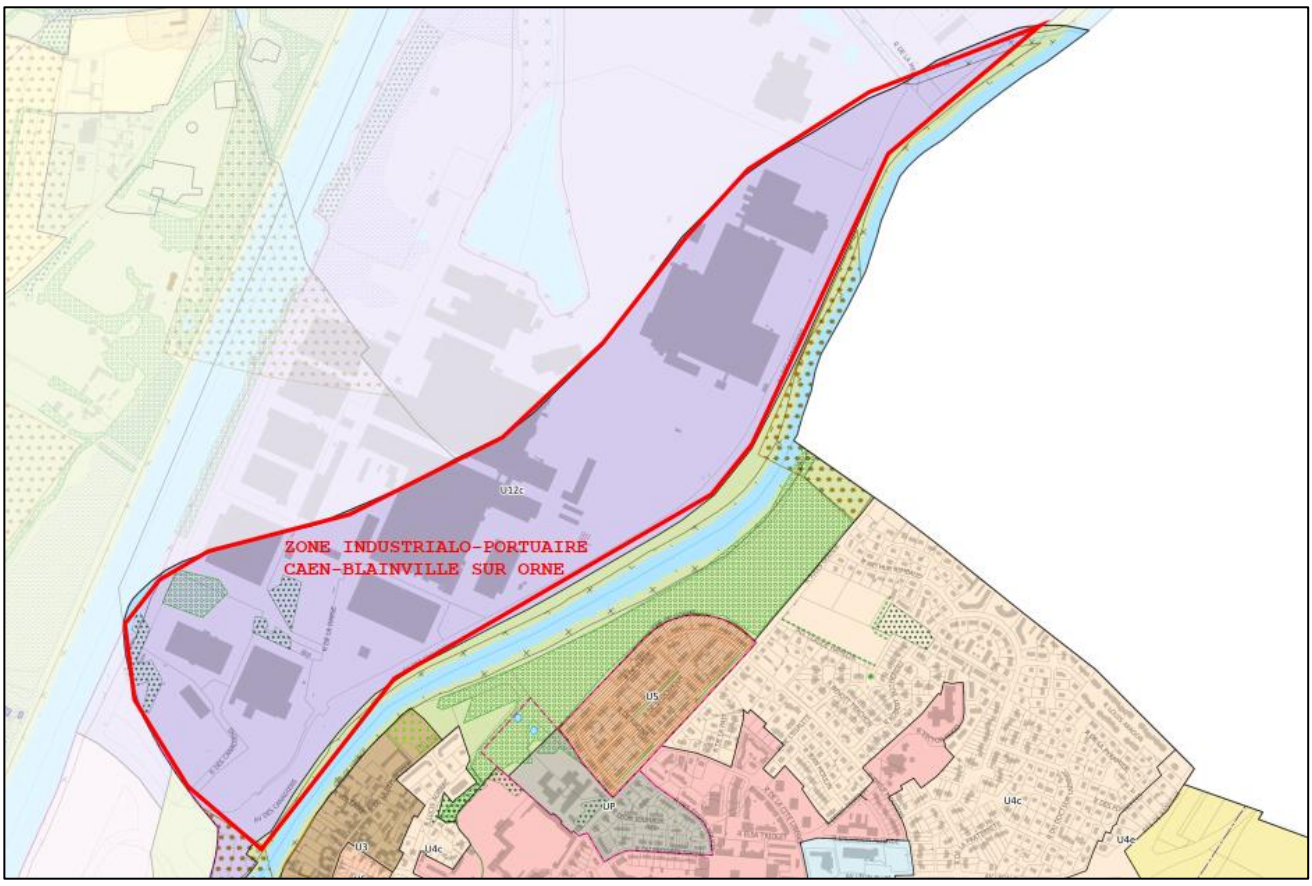
2.4 Hérouville Saint Clair

Extrait du PLUI-HM – Plan de zonage :



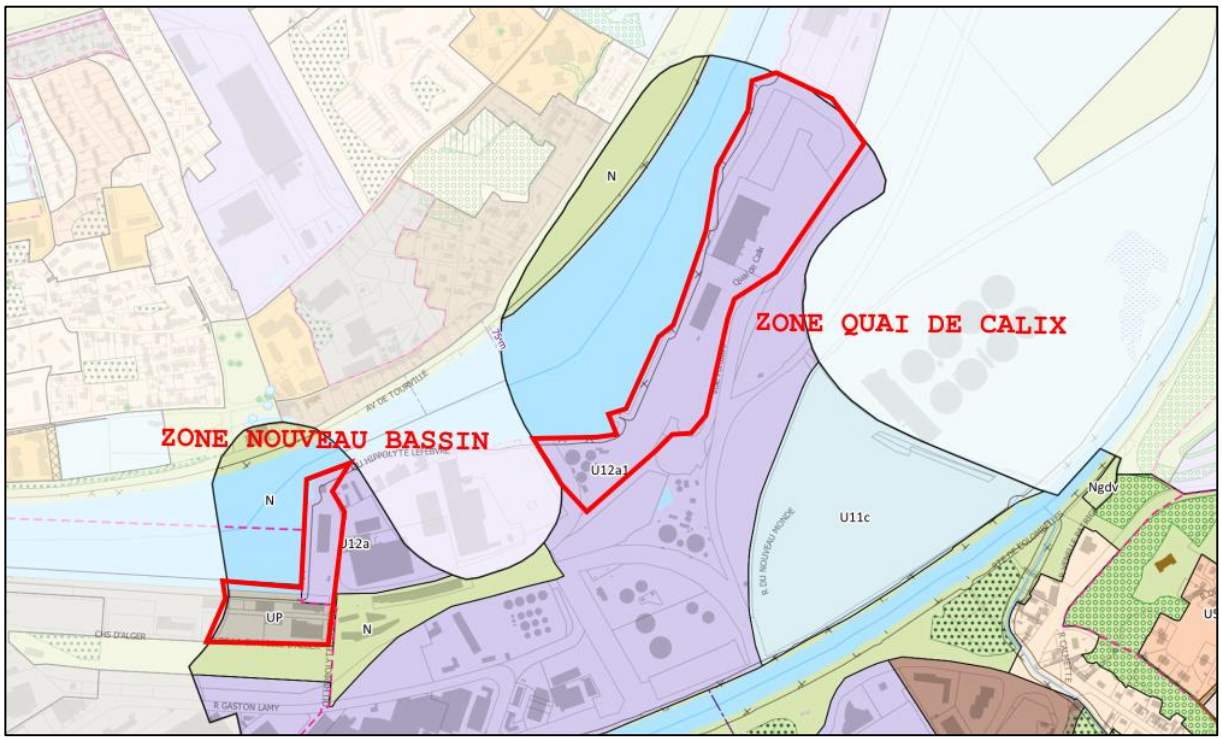
2.5 Colombelles

Extrait du PLUI-HM – Plan de zonage :



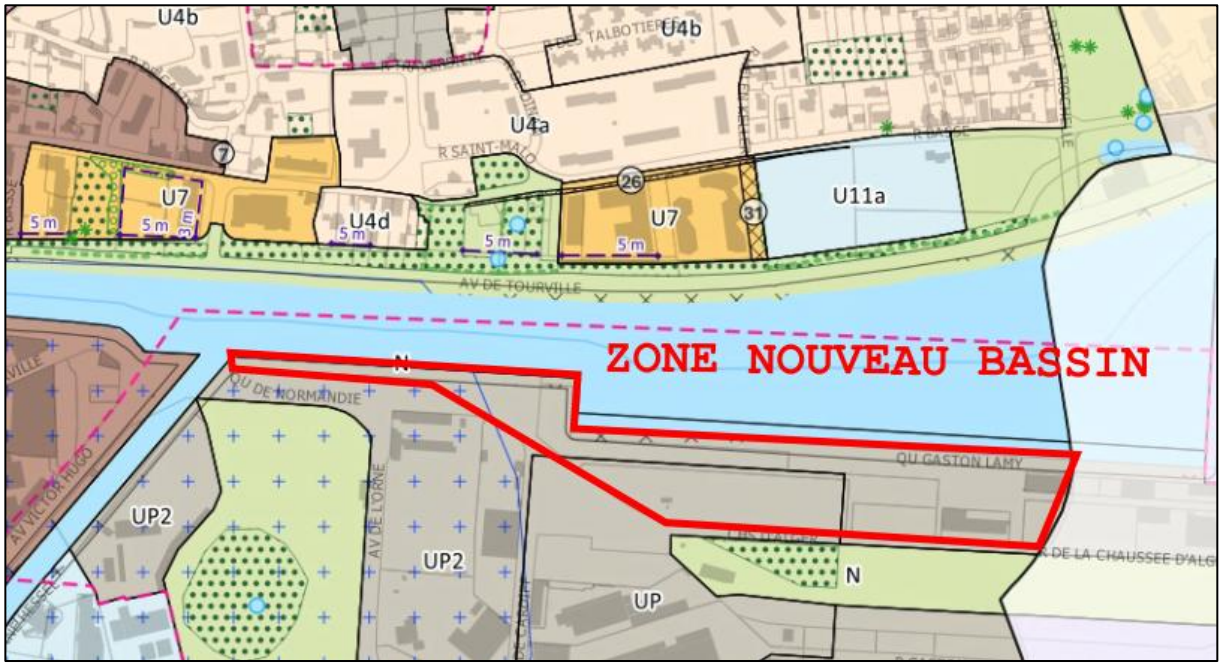
2.6 Mondeville

Extrait du PLUI-HM – Plan de zonage :



2.7 Caen

Extrait du PLUI-HM – Plan de zonage :



Saint-Contest, le 10 mars 2026

Monsieur Nicolas Joyau
Président
Communauté urbaine Caen la mer
16 rue Rosa Parks- CS 52700
14027 Caen Cedex 9

N°/Réf. : BM/LC/MR/2603-024

Objet : CONTRIBUTION AU PLUI-HM DE CAEN LA MER

Monsieur le Président,

Vos services nous ont sollicité le 18 juillet 2025, puis le 12 décembre 2025 en tant que Personne Publique Associée à l'élaboration du PLUi-HM de la Communauté Urbaine de Caen la mer.

Le document est globalement cohérent avec notre Schéma Directeur d'Aménagement et de Développement Durable (SDADD) du Port de Caen-Ouistreham en cours d'élaboration.

Cependant, votre document graphique identifie des « zones humides à protéger » dans le but qu'elles soient préservées ou restaurées. Plusieurs de ces zones humides sont situées sur des secteurs d'activités économiques et portuaires tels que le terminal portuaire et la zone industrialo-portuaire (ZIP) de Blainville sur Orne. Ces espaces sont déjà fortement artificialisés avec un taux d'imperméabilisation élevé.

De la même façon, certains secteurs portuaires sont classés comme « secteurs de performances énergétiques et environnementales » dans lesquels l'éclairage nocturne doit être limité afin de renforcer la trame noire. Or ces espaces (Terminal ferry de Ouistreham, Terminal portuaire et ZIP de Blainville sur Orne, Quai de Calix), de par leur activité et pour des raisons de sécurité et de sûreté (code ISPS - Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires) nécessitent un niveau d'éclairement suffisant.

Il me semble donc absolument nécessaire de mettre en cohérence les différentes classifications proposées avec la réalité des espaces déjà urbanisés et les activités existantes.

Par ailleurs, le Port de Caen-Ouistreham disposent de réserves foncières identifiées dans son SDADD comme « zones à vocation d'extension d'activités portuaires ». Ces secteurs sont également concernés par des zonages de protection dont ceux cités précédemment. Ces

contraintes réglementaires rendent très difficiles voire impossible les futurs aménagements de ces espaces et donc le développement du port et son avenir s'en trouve ainsi menacé.

Enfin, à la lecture des différentes pièces du PLUi-HM, il apparait que la vocation urbaine du port pourrait être davantage exploitée. En effet, par courrier du 25 mars 2025 je vous avais fait part du potentiel que pouvait constituer une telle voie navigable au sein de l'agglomération en termes de multimodalité, dans le cadre par exemple de :

- La gestion de la logistique urbaine telle que la livraison du dernier kilomètre ou l'évacuation des déchets. Le transport de marchandises par voie navigable permet de limiter le recours aux poids lourds,
- Le transport de personnes, que ce soit le développement de liaisons touristiques ou la mise en place d'un service de transport en commun régulier. Bien que plus complexes à mettre en œuvre, ce genre de solutions, déjà présentes dans beaucoup de villes, peuvent permettre de décongestionner le trafic automobile sur certains axes,
- La gestion de certains services de secours, de sécurité, de logistique de déchets,
- …

Il me semble important de préserver ces possibilités dans le PLUI-HM et en particulier dans le Programme d'Orientations et d'Actions Mobilités, pour que le canal et la voie navigable ne soient pas seulement considérés comme une composante paysagère, mais bien également comme une desserte de la ville à fort potentiel.

L'Orientation d'Aménagement et de Programmation du secteur du Nouveau Bassin prévoit un « principe de franchissement à créer ». Des échanges avaient eu lieu ces dernières années, permettant d'exprimer certaines contraintes à prendre en compte au moment de sa mise en œuvre. L'ouvrage devra être mobile et une réflexion conjointe sera à mener sur ses dimensions, son emplacement et les conditions de son exploitation, dans la continuité des échanges ayant déjà eu lieu.

Je reste donc à disposition pour continuer à travailler sur ces sujets qui nécessitent des adaptations de votre proposition.

Vous souhaitant bonne réception de la présente, je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'expression de mes salutations distinguées.

Pour le Président du Syndicat Mixte
et par délégation
Le Directeur Adjoint

Bertrand Marsset

Bertrand MARSSET, par délégation de
Philippe DEISS

Pour le Président du Syndicat Mixte
et par délégation
Le Directeur Général des Services Techniques
Bertrand MARSSET

PRÉFET
DU CALVADOS
Liberté
Égalité
Fraternité

Direction départementale des territoires et de la mer
Affaire suivie par : Morgane PRIOUL
Morgane.prioul@calvados.gouv.fr
02 31 43 16 88

Le Préfet

Caen, le 12 mars 2026

Monsieur le Président,

Par courrier du 12 décembre 2025, la Communauté Urbaine de Caen la mer a notifié le deuxième arrêt du plan local d'urbanisme intercommunal habitat et mobilité (PLUI-HM) dont le fond et la forme sont identiques au document arrêté le 10 juillet 2025.

Aussi, je souhaite apporter des précisions sur l'avis de l'État initialement transmis, concernant la méthodologie de comptabilisation les changements de destination, dans la consommation d'espace planifiée.

Pour atteindre l'objectif de zéro artificialisation nette (ZAN) en 2050, prévu par la loi Climat et Résilience, les collectivités doivent mettre en place une trajectoire de sobriété foncière.

Deux notions dans la comptabilisation de la consommation d'espaces naturels agricoles et forestiers (ENAF) sont à appréhender et à prendre en compte dans l'élaboration et la révision des différents documents d'urbanisme :

- la consommation planifiée : estimation de la consommation d'ENAF sur une période définie, généralement sur la décennie 2021-2030, puis 2031-2040. Cette consommation planifiée sert à vérifier la compatibilité du PLU(i)/CC avec les documents supérieurs (SCoT et SRADDET) ;

- la consommation réelle : suivie au fur et à mesure par les collectivités et qui comprend un bilan tous les trois ans, correspondant au rapport triennal de l'artificialisation (prévu à l'article L. 2331-1 du Code général des collectivités territoriales) ;

Les documents d'urbanisme (SCoT et PLU/ PLUi) doivent comporter à la fois l'estimation de la consommation planifiée et les modalités de suivi de la consommation réelle.

Pour accompagner la mise en œuvre du décret n° 2023-1096 du 27 novembre 2023 relatif à l'évaluation et au suivi de l'artificialisation des sols, le ministère de la Transition écologique a publié un guide synthétique sur le ZAN comprenant 4 fascicules.

En 2024, la DDTM du Calvados a élaboré une doctrine qui s'appuie sur ces fascicules et qui envisage les différentes possibilités de constructibilité dans les zones A et N : STECAL, emplacement réservé et changements de destination. Cette doctrine a ensuite été partagée auprès de tous les EPCI, sur la base de la connaissance de l'époque et des interprétations des dispositions législatives et réglementaires en la matière.

S'agissant plus précisément des changements de destination, le fascicule 1 du zéro artificialisation nette (page 16, accessible sur le site du portail de l'artificialisation des sols), indique que *« les constructions agricoles qui font l'objet d'un changement de destination peuvent concourir au mitage de l'espace agricole et seront donc retraitées (par les fichiers fonciers) comme « espaces urbanisés » »* (donc consommant des ENAF).

M. le Président
Communauté Urbaine de Caen la mer
16 Rue Rosa Parks CS 52700
14 027 CAEN Cedex 9

Actuellement, cette doctrine guide par défaut l'analyse des services de l'État, lorsque la collectivité n'a pas expliqué sa méthode de comptabilisation de la consommation d'ENAF dans son document d'urbanisme.

Ainsi dans le fascicule 1 du ZAN (page 32), le terrain entourant le bâti faisant l'objet d'un changement de destination, est considéré comme urbanisé, sachant que la consommation d'ENAF avant 2031, est calculée à l'échelle de la parcelle cadastrale. Cette approche est également basée sur le fait que la parcelle change d'usage et peut présenter une possibilité de devenir un jardin d'agrément et ce, sur de grandes surfaces.

L'application, *stricto sensu*, des fascicules et de la doctrine au cours de l'année 2025 sur les documents d'urbanisme soumis à l'avis de l'État a révélé deux limites principales :

- tous les bâtiments identifiés ne feront pas automatiquement l'objet d'un changement de destination ;
- lorsque la superficie de la parcelle est très importante, une partie peut rester agricole et faire l'objet d'un découpage parcellaire.

S'agissant de Caen la mer, le PLUi-HM projette l'identification de 250 bâtiments agricoles pouvant faire l'objet d'un changement de destination soit 88 ha de surfaces susceptibles de devenir des jardins d'agrément.

Aussi, s'agissant de la consommation d'ENAF planifiée (c'est-à-dire avant 2031), l'absence de précisions sur les deux limites évoquées *infra* dans le document administratif soumis à l'analyse des services de l'État, conduit à considérer que tous les bâtiments identifiés doivent être comptabilisés et qu'ils doivent l'être pour l'entièreté de leur parcelle.

S'agissant de la comptabilisation de l'artificialisation planifiée (c'est-à-dire après 2031), en l'absence de critère et/ou de justification de la collectivité dans son document d'urbanisme, les services de l'État considéreront qu'un changement de destination pourra générer jusqu'à 2 500 m² d'artificialisation par parcelle (surface utilisée comme seuil de détection dans le fascicule 1 du guide ZAN).

Pour remédier à cette décorrélation entre l'estimation de la consommation planifiée et la consommation effective future, il appartient à l'autorité compétente, en matière de document d'urbanisme, de :

- préciser le nombre de changements de destination réels sur les 10 dernières années, afin d'affiner la consommation planifiée à venir ;
- déterminer une méthode de caractérisation de la consommation d'espace planifiée (avant 2031) et de l'artificialisation planifiée (après 2031), induites par la totalité des changements de destination prévus dans le document d'urbanisme. Cette méthode, avec critères, pourrait également proposer un échéancier avant/après 2031 pour faciliter le suivi de la consommation d'ENAF, puis de l'artificialisation. Elle doit être cohérente, objective et réaliste au regard de la consommation réelle passée ;
- en l'absence de méthode de la collectivité, la doctrine de la DDTM s'appliquera.

En conclusion, je vous invite à me transmettre ces éléments qui pourront répondre à la réserve soulevée dans l'avis de l'État.

Mes services se tiennent à votre disposition pour en échanger.

Je vous prie de recevoir, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Je me propose qu'un service de mes de la CU et la DDTM se rencontrent prochainement si jamais cette réponse écrite ne lui les termes de difficultés

Stéphane BREDIN