Déclaration de projet pour la relocalisation des ateliers de Ports de Normandie et l'implantation d'un port de services maritimes,

et Mise en compatibilité du PLU de Ranville

Pièce 1 - Résumé non Technique

PORTS DE NORMANDIE
3 RUE RENE CASSIN – 14280 SAINT CONTEST

Sommaire

Préambule

Le porteur du projet
Le port de Caen-Ouistreham

La déclaration de projet

Contexte
Objectif du projet
Choix du site
Description du projet

La mise en compatibilité du PLU

Contexte réglementaire
Evolution des pièces du PLU
Evaluation environnementale

Les enjeux liés au projet

Enjeux environnementaux
Enjeux socio-économiques

Avancement de la procédure

PREAMBULE

Le porteur du projet, Ports de Normandie

Ports de Normandie est un syndicat mixte ouvert, fruit d'une alliance de la **Région**, des départements du **Calvados**, de la **Manche** et de la **Seine Maritime** et des Agglomérations de **Caen la Mer**, du **Cotentin** et de **Dieppe** au service du **développement portuaire et économique de leur territoire**.

Ports de Normandie est propriétaire des ports de Caen-Ouistreham, Cherbourg et Dieppe. **Autorité portuaire**, son rôle est de **gérer et d'aménager le domaine portuaire**, de **garantir la sécurité des accès nautiques** et de définir **une politique de développement durable** pour ces trois ports.

Les chiffres clés de Ports de Normandie

- 9 000 emplois directs et indirects
- 493 M€ investis en Normandie depuis sa création en 2007
- 100 ha dédiés aux Energies Marines Renouvelables
- 2 millions de passagers transmanche par an
- 6.5 millions de tonnes de marchandises /an
- 3 200 anneaux de plaisance, un port à sec et 25 000 nuitées par an
- + de 12 000 tonnes de poissons soit 1/3 du tonnage pêche déclaré en Normandie
- + de 300 mises à sec par an

Le port de Caen Ouistreham

Le port de Caen-Ouistreham, exploité par la CCI Caen Normandie, est organisé en 4 terminaux le long d'un canal de 15 km reliant Caen à la mer : 2 000 m linéaires de quais accessibles à des navires jusqu'à 30 000 tonnes d'emport et 9 m de tirant d'eau.

Le port de Caen-Ouistreham est un port d'hinterland régional polyvalent :

- 500 000 tonnes de vrac solide, liquide et colis sont accueillis chaque année (céréales, bois, ferraille, agroalimentaire…),
- La ligne Ouistreham-Portsmouth est la 1ère liaison transmanche à l'Ouest du Détroit avec 3 rotations quotidiennes opérées par Brittany Ferries,
- Chaque année, le port accueille entre 10 et 15 navires de croisière de luxe,
- Il abrite deux ports de plaisance, l'un situé à Caen, en cœur de ville et l'autre à Ouistreham,

une pépinière d'entreprises nautiques (Norlanda) ainsi qu'une quinzaine d'unités de pêche artisanale,
- En 2022, la base de maintenance du champ éolien en mer du Calvados s'est installée à l'embouchure du canal, sur le port de Ouistreham,
- Le port est également une base industrielle importante : automobile (Volvo Trucks), parapétrolier (ITP), construction navale (Ayro) ; agroalimentaire (Agrial).

LA DECLARATION DE PROJET

Contexte

Le projet est composé de deux entités :
- Au Nord de la parcelle se situeront les futurs ateliers de maintenance de Ports de Normandie.
- Au Sud un bâtiment pour des armateurs locaux prendra place pour réaliser un port de service.

Les ateliers de Ports de Normandie

Dans le contexte d'un retour du contrôle aux frontières avec le Royaume-Uni, le terminal ferry de Ouistreham doit s'agrandir pour accueillir de nouvelles installations permettant la bonne tenue des contrôles douaniers. Les terrains actuellement occupés par les ateliers de Ports de Normandie seront mobilisés par ce projet d'extension du terminal. Il est donc nécessaire de relocaliser les ateliers sur un autre site.

Le port de services maritimes

Le secteur des énergies marines renouvelables est en plein développement depuis déjà plusieurs années. La Normandie est particulièrement concernée par de multiples projets qui nécessitent aujourd'hui la mise en place de nouvelles activités armateuriales pour soutenir ce développement.

Deux entreprises de services maritimes, Thomas Services Maritimes (TSM) et Benjamin Bon Travaux Maritimes (BBTM), déjà présentes à Rouen et Dieppe, ont manifesté leur intérêt de s'installer en bordure du canal de Caen-Ouistreham dans un projet de port de service à Caen afin de se rapprocher du centre de la Baie de Seine et de leurs entreprises partenaires.

Objectifs du projet

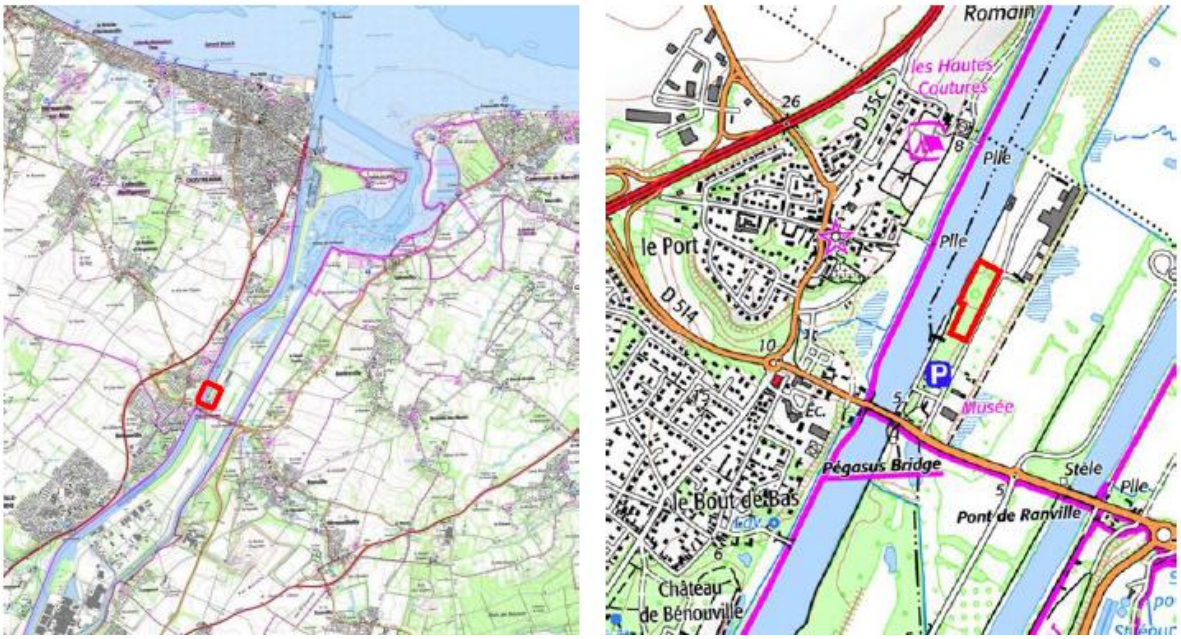
Le projet a pour objectifs d'intérêt général :

- D'adapter le port de Caen-Ouistreham au nouveau contexte réglementaire des échanges entre le Royaume Uni et l'Union Européenne, sous peine de perdre sa capacité à accueillir une ligne transmanche,
- De moderniser les outils de gestion portuaire,
- De permettre l'installation d'activités nécessaires au développement des énergies marines renouvelables.

Choix du site

Ports de Normandie a mené des études d'opportunités afin de déterminer le site le plus pertinent pour

les activités ci-dessus. Le site choisi se situe le long du canal de l'Orne, en limite Nord-Ouest du territoire communal de Ranville. Ce secteur se caractérise par la présence d'une zone d'activités nommée « Zone d'Activités du Yard de Ranville-Amfréville », destinée à recevoir des constructions à vocations portuaires et paraportuaires.



Localisation du site à Ranville (réalisation : Planis, source : IGN)

Le projet prend place sur un site actuellement occupé par des espaces en friche, enherbés et arborés, en extension de la zone d'activités existante. Il est bordé au Nord par l'entreprise ITP, et au sud par le pôle touristique du mémorial Pegasus. L'association Wake Up (club de ski nautique) dispose d'un terrain en bordure Nord du site délimité. La parcelle sur laquelle se projette ces futurs ateliers appartient déjà à Ports de Normandie. Le secteur est accessible par la RD 514 puis par la rue du Major Howard.

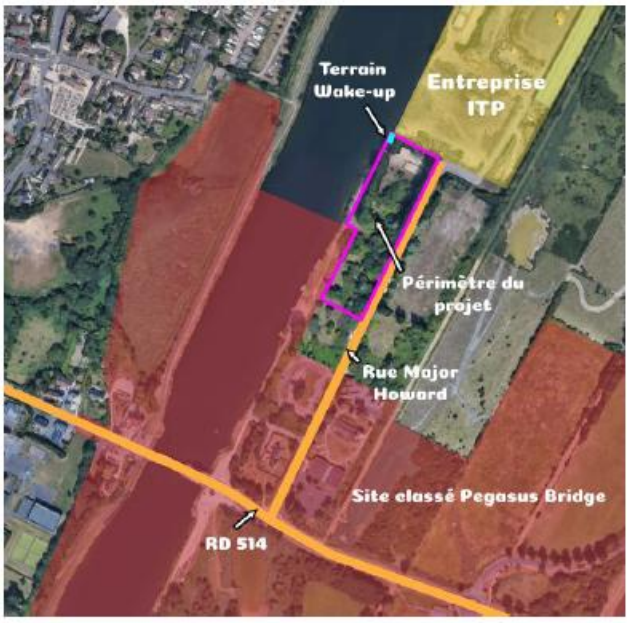


Figure 1: Plan de situation de l'environnement du projet (Réalisation : PLANIS)

Le site choisi remplit donc les conditions suivantes :

- Il est localisé sur les bords du canal de l'Orne, en amont du site de Ouistreham et à 4,2km par le canal ;
- Il dispose d'un quai nommé K1, aujourd'hui non-utilisé. Celui-ci est facilement accessible avec des engins de manutention ;
- Il s'inscrit au sein d'une zone d'activités destinée à accueillir des activités portuaires et paraportuaires au PLU de Ranville ;
- Le terrain appartient déjà à Ports de Normandie ;
- Le site est déjà accessible par le biais de l'Avenue du Major Howard. Il est également en partie aménagé avec la présence de réseaux.

Les autres sites identifiés ne bénéficiaient pas de tous ces atouts. Les terrains en bordure du canal à Ouistreham se situent en zone Natura 2000 et en zone naturelle au PLU. A Bénouville, les terrains en bordure du canal sont localisés dans le périmètre du site classé de Pegasus Bridge. Enfin, à Blainville sur Orne tous les terrains sont occupés.

Description du projet

Le site du projet représente une surface d'environ 1,2 ha.

Les bâtiments composant les ateliers de Ports de Normandie et le port de service seront des garages, des magasins, des ateliers de maintenance, des bâtiments administratifs et des vestiaires. Seront ajoutés à cela des aires d'entreposages en extérieur ainsi que des parkings pour le personnel, pour les visiteurs et pour le service.

La voirie permettant d'atteindre cet espace est déjà existante. Il s'agit de la rue du Major Howard. Celle-ci est large d'environ 5,50 m et permet aux camions de desservir la zone des ateliers.

L'organisation des équipements sur le site prend en compte les déplacements des camions. L'accessibilité doit être aisée pour atteindre les bâtiments. De plus, un espace suffisamment large sera aménagé afin de permettre aux poids lourds d'effectuer leurs girations dans de bonnes conditions.

Une cale de mise à l'eau au nord sera créée pour les activités de ce nouveau site et une voirie d'accès au quai sera mise en place au sud.

L'interface entre le site et l'Avenue du Major Howard sera plantée (excepté au niveau des accès automobiles et poids lourds). De même, la partie Sud sera particulièrement plantée afin de réaliser un aménagement paysager. En effet, cette partie Sud permettra de masquer les bâtiments depuis le site du Pegasus Bridge et de parfaire l'intégration paysagère des futures installations. De même, l'intégration des bâtiments dans le paysage sera particulièrement importante au niveau du canal. Des travaux de projection de la bonne insertion paysagère ont été réalisés afin d'identifier au mieux le rendu attendu.

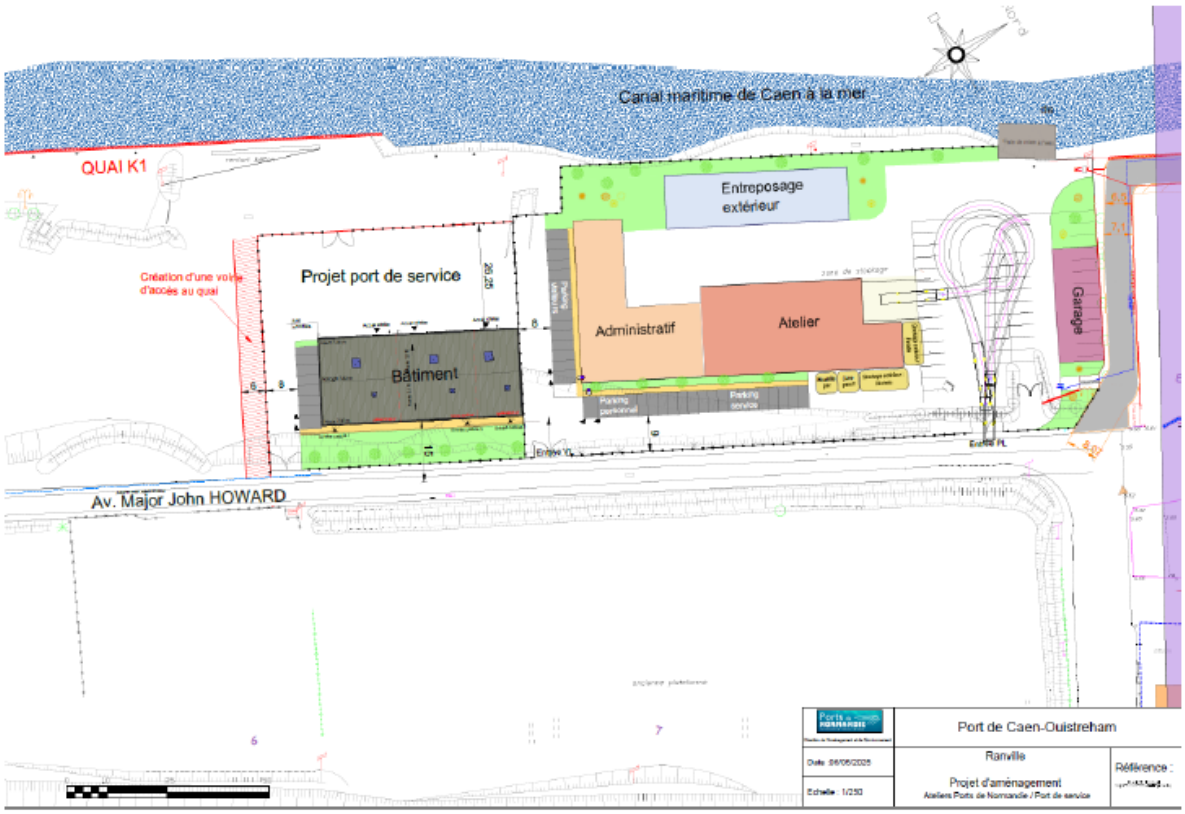


Schéma de principe du projet (réalisation : Ports de Normandie)

LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU

Contexte réglementaire

La commune de Ranville dispose d'un Plan Local d'Urbanisme approuvé le 5 février 2009. Depuis cette date, il a fait l'objet de plusieurs procédures de modification (7) et de modification simplifiée (2).

Les dispositions du PLU de Ranville ne permettent pas aujourd'hui l'installation des ateliers de Ports de Normandie et le bâtiment pour les armateurs locaux. Le site étant situé en zone AUp (secteur à urbaniser à long terme), il est nécessaire de réaliser la Mise en Compatibilité du PLU de Ranville et de créer une nouvelle zone permettant l'aménagement des activités portuaires escomptées à court terme.

Evolution des pièces du PLU

Les adaptations à apporter au dossier du PLU de Ranville portent sur trois éléments :

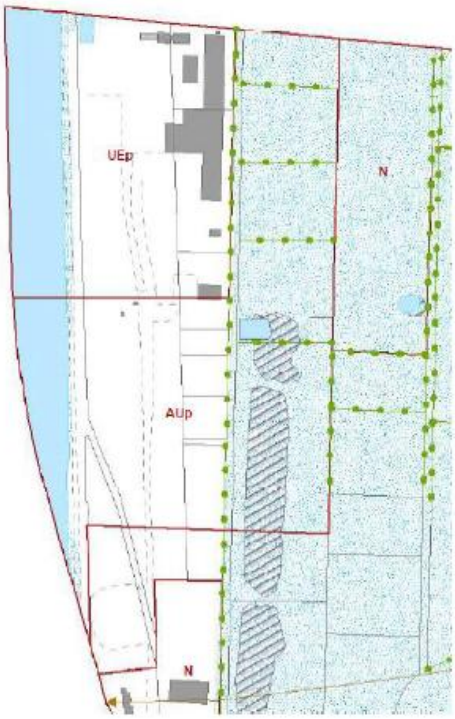
La mise en compatibilité du règlement graphique

Les terrains concernés par le projet sont actuellement classés en secteur AUp, zone à urbaniser à long terme destinée à accueillir des constructions et installations liées aux activités portuaires et para-portuaires. Celle-ci doit faire l'objet d'une ouverture à l'urbanisation (dans le cadre de la présente

procédure) pour accueillir de nouvelles constructions.

Il a été choisi de créer un secteur spécifique, 1AUEp, pour permettre l'implantation prochaine des bâtiments destinés à être relocalisés à la suite de l'extension du terminal ferry de Ouistreham ainsi qu'un nouveau bâtiment pour le port de service des armateurs. Le périmètre du secteur correspond au périmètre nécessaire pour accueillir le projet additionné à l'espace situé sur le canal.

Le règlement graphique sera modifié de la façon suivante :

Etat actuel du PLU (extrait)	Mise en compatibilité du PLU
	

La mise en compatibilité du règlement écrit

Le règlement écrit est complété par la création d'un nouveau secteur 1AUEp permettant l'accueil des nouvelles infrastructures sur le site de Ranville.

Ces dispositions règlementaires ont été définies à partir des règles des secteurs UEp et AUp, déjà existants. Le secteur AUp est une zone non équipée, urbanisable dans l'avenir à l'occasion d'une modification ou d'une révision du PLU et réservée à l'accueil d'activités portuaires et paraportuaires. Le secteur UEp est une zone d'activités comprenant la zone d'activité du Yard de Ranville et réservé aux activités portuaires et paraportuaires.

Dans le secteur 1AUEp créé seront autorisées les activités portuaires et paraportuaires, permettant l'implantation des bâtiments nécessaires aux ateliers de Ports de Normandie et au port de service de TSM et BBTM.

La création d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation

La création d'une zone 1AU (zone à urbaniser à court terme) nécessite que soit réalisée, sur le périmètre de la zone, une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP).

Aussi une OAP a donc été définie sur le secteur 1AUEp. Elle se compose d'une partie graphique et d'une partie écrite et précise les principes d'aménagement à respecter pour procéder à l'urbanisation du secteur (notamment en termes d'accès et d'insertion paysagère des futurs bâtiments).

L'ensemble de ces dispositions est décrit plus précisément dans la notice de présentation.

Evaluation environnementale

Le PLU de Ranville approuvé le 5 février 2009 n'a pas fait l'objet d'une évaluation environnementale.

Le dossier de déclaration de projet emportant mise en compatibilité contient donc une évaluation environnementale pour les raisons suivantes :

- Du fait de sa situation en ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique), le projet est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement ;
- La commune de Ranville est en zone littorale et la zone AUp qui a été définie en 2009 (soit maintenant depuis plus de 15 ans) n'a pas fait l'objet d'urbanisation depuis ;
- Le projet a une superficie totale supérieure à un millième du territoire couvert par le PLU.

L'évaluation environnementale du dossier comporte les différents éléments demandés à l'article R.151-3 du code de l'urbanisme :

- Une analyse de l'état initial de l'environnement ;
- Une analyse de l'incidence du projet sur l'environnement ;
- Une description des choix retenus au regard des objectifs de protection de l'environnement et des solutions de substitution ;
- Une description de l'articulation avec les autres documents supra-communaux ;
- Des indicateurs de suivi ;
- Un résumé non technique.

Les apports de l'évaluation environnementale ont été les suivants :

- Prise en compte des enjeux suivants : de la présence d'une ZNIEFF, de la proximité du site classé de Pegasus Bridge, de la localisation du projet à proximité de deux monuments historiques (église de Bénouville et Café Gondrée) ;

- Intégration de règles spécifiques dans le règlement et les OAP, afin de permettre la bonne intégration paysagère du projet vis-à-vis du site classé et des monuments historiques.

L'ensemble de l'évaluation environnementale se trouve dans la notice de présentation.

DESCRIPTION DES ENJEUX LIES AU PROJET

Enjeux environnementaux

L'analyse de l'état initial de l'environnement a permis d'identifier différents enjeux hiérarchisés de faible à élevé et répertoriés dans un tableau présent dans la notice de présentation.

L'enjeu le plus fort est l'enjeu « Patrimoine et Paysage ». Le projet est situé à proximité du site classé de Pegasus Bridge et à proximité des périmètres délimités des abords de l'église de Bénouville et du Café Gondrée (Monument Historique). De plus, le site du projet est occupé par de multiples formes de

végétation, d'origine naturelle ou humaine (peupliers, thuyas), dont certaines envahissantes (saule Marsault).



Différentes formes de végétation à l'intérieur du site (Réalisation : PLANIS)

La friche présente sur le site nous montre donc un paysage d'aspect peu qualitatif, mais qui apporte une certaine intégration paysagère grâce à sa végétation arbustive à arborée. Une partie de la végétation existante devra donc être préservée pour garantir une bonne intégration paysagère.



Exemple d'intégration paysagère (Photomontage non contractuel, réalisation : PLANIS)

La localisation du projet dans une ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique) de type 2 correspond à un milieu humide influencé par le milieu marin. Un relevé des espèces animales et végétales a été effectué en 2019. Les espèces rencontrées sont communes à très communes. Le milieu décrit correspond à une friche arbustive à arborée qui s'est installée sur une zone

artificialisée. Il ne fait donc pas partie des milieux naturels qui ont permis l'identification de cette ZNIEFF. Cependant, dans le but d'affiner l'impact du projet sur les milieux naturels (notamment sur la présence de zones humides) et d'actualiser les données, un inventaire faune/flore/zones humides sur quatre saisons est en cours. Les résultats de cette étude permettront de proposer, en cas de besoin, des mesures issues de la séquence Eviter-Réduire-Compenser.

Le risque inondation a aussi été étudié, en particulier les inondations par remontée de nappes ou submersion marine. L'analyse prend en compte les données du GIEC. La zone du projet est en partie évitée par cet aléa, notamment du fait qu'elle est déjà surélevée grâce à des remblais anthropiques et que des zones d'expansion de la crue existent à proximité immédiate. Néanmoins, le projet et le règlement du PLU prennent en compte ce risque.

Enjeux socio-économiques

Une relocalisation nécessaire des ateliers de Ports de Normandie

La relocalisation des ateliers de Ports de Normandie à Ranville doit permettre de libérer du foncier à Ouistreham pour mettre en œuvre les contrôles douaniers rendus nécessaires par le rétablissement des frontières entre le Royaume-Uni et l'Union Européenne. Sans la réalisation du projet, les contrôles douaniers risquent de créer une attente prolongée des véhicules, y compris en dehors de l'emprise actuelle du terminal ferry engendrant des bouchons plus en amont dans les rues de Ouistreham, et une dégradation de la qualité de vie des riverains.

Les ateliers de Ports de Normandie nécessitent des infrastructures de qualité et un positionnement idoine afin de garantir le bon entretien du port. Il en va de la sécurité et de l'efficacité du fonctionnement du port. Le site choisi répond aux critères énoncés précédemment et représente l'endroit le plus pertinent pour installer les ateliers.

Enjeux de l'implantation d'un port de services à Ranville

La Baie de Seine est particulièrement concernée par l'implantation de nouveaux parcs éoliens en mer. Ces projets relèvent de l'ambition nationale de développer les énergies marines renouvelables dans le cadre de sa Programmation Pluriannuelle de l'Énergie et afin de tenir les objectifs dessinés dans la Stratégie nationale bas-carbone. La loi énergie-climat de 2019 fixe un objectif de neutralité carbone à horizon 2050.

Les parcs éoliens en mer nécessitent des bases logistiques terrestres à proximité. Le port de services maritimes prévus à Ranville répond donc à cet objectif. Son implantation ailleurs engendrerait des trajets plus longs vers les parcs éoliens et de potentielles perturbations sur les sites de production d'énergie.

Environ 6 à 8 nouveaux salariés sont directement prévus sur ce site et les emplois induits au sein des entreprises sous-traitantes locales sont estimés à une dizaine.

Enjeux de cadre de vie

L'activité liée au projet génèrera essentiellement des déplacements de véhicules, pouvant être sources de bruits et d'émission de gaz d'échappement (nuisances sonores et olfactives).
Les activités présentes sur le site ne seront pas des activités particulièrement bruyantes pour le voisinage (se situant à plus de deux cents mètres). Il s'agit de bruits occasionnels de chariots élévateurs, de grue hydraulique et de bruit des moteurs de navires. L'activité de nuit sera très limitée.

AVANCEMENT DE LA PROCEDURE

A ce stade de la procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU de Ranville :

- la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAE) a été consultée et a rendu son avis en date du 18 décembre 2025.
- Une concertation préalable a également été organisée du 18 novembre au 18 décembre 2025, selon les modalités prévues aux articles L.103-2 et suivants du code de l'urbanisme et dans la délibération engageant la procédure. Le bilan de cette concertation a été approuvé le 6 février 2026.
- Conformément à l'article L.153-54 du code de l'urbanisme, un examen conjoint avec les personnes publiques associées s'est tenu le 2 avril 2026.

L'avis de la MRAE, le bilan de la concertation et le procès-verbal de la réunion d'examen sont joints au dossier d'enquête publique.