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 6 – Réponses apportées à l'avis de la MRAE et à la concertation préalable

PORTS DE NORMANDIE
3 RUE RENE CASSIN – 14280 SAINT CONTEST

Réponses apportées suite à la consultation de la MRAE

Articulation de l'ouverture à l'urbanisation de ce secteur avec les objectifs de réduction de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers à l'échéance 2030 ?	Le projet est prévu dans le DOO du SCoT Nord Pays d'Auge et donc dans la consommation d'espace prévue à l'échelle de l'EPCI (60 ha entre 2020-2040). A l'échelle communale, le rythme de consommation annuelle depuis 2021 est en dessous des objectifs liés au ZAN ce qui permet d'autoriser pleinement le projet.
Recommandation d'actualiser les inventaires de biodiversité et de prévoir des mesures nécessaires (ERC)	Lancement d'une étude faune/flore sur 4 saisons pour mettre à jour l'inventaire et proposer en cas de besoin des mesures issues de la séquence Eviter-Réduire-Compenser, principalement sur le site du projet.
Recommandation d'analyser les impacts sur les éventuelles zones humides et de prévoir des mesures nécessaires (ERC)	Suite à l'étude ayant eu lieu en mai 2019, seules deux dépressions avaient été recensées comme zone humide. Le reste de la zone étant un terrain fortement anthropisé, l'étude n'a pu révéler un caractère humide. ⇨ Lancement d'une nouvelle étude zones humides

Recommandation de tenir compte des données les plus récentes pour les risques de submersion marine du projet	→	Prise en compte des données du BRGM s'appuyant sur les analyses du GIEC. Ces données ont été incluses au dossier et permettent de démontrer que la zone du projet sera partiellement atteinte en cas de hausse de 1 mètre (environ 2100) du niveau de l'eau du canal de l'Orne lors d'épisodes de grandes marées et tempêtes. ⇨ Ajout de dispositions dans l'OAP pour adapter les constructions à cet enjeu.
Souhait de voir compléter le dossier sur les impacts du projet sur le site classé de Pegasus Bridge	→	Le quai K1 est situé dans le périmètre du site classé. Néanmoins, aucune infrastructure volumineuse n'est prévue d'être mise en place ; Seulement des bateaux y seront accostés. ⇨ En cas de travaux lourds de maintenance et d'entretien, une demande d'autorisation spéciale sera faite auprès du ministre chargé des sites.

Réponses apportées suite à la concertation préalable

Précision sur le bruit des activités et les heures d'activités du Port de Service	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. Aucune activité n'aura lieu la nuit. Le niveau sonore des remorqueurs ne dépassera pas 80 décibels sur le navire. Le temps de manœuvre est d'environ 30 minutes, avec des mouvements peu fréquents. Le reste du temps ils seront à quai moteurs éteints. Le niveau sonore des engins de manutention sera inférieur à 80 décibels avec une utilisation quotidienne.
Précision sur la pollution lumineuse	Aucune activité n'aura lieu la nuit et la pollution lumineuse sera réduite. En effet, il est spécifié dans le règlement écrit de la zone 1AUEp que les enseignes lumineuses sont interdites. Par ailleurs l'éclairage des terrains devra être pensé pour limiter la pollution lumineuse. L'arrêté du 27 décembre 2018 relatif à la prévention, à la réduction et à la limitation des nuisances lumineuses est pris en compte.
Précision sur la fréquence de passage des poids lourds	Actuellement, l'estimation est de l'ordre d'1 à 2 camions de 38 tonnes par jour et de 4 à 5 véhicules de livraison 3,5 tonnes par jour.

Précision sur les types de produits stockés	→	Il n'y aura pas de produits dangereux en grande quantité sur le site du Port de services. Des produits d'entretien et dégraissant seront présents pour une quantité maximale de 300 L. Des stocks tampons d'huile moteur et huiles hydrauliques seront conservés ainsi que de la peinture en pot. Tous les produits seront stockés sur bac de rétention adapté et les fiches de données de sécurité seront rangées et disponibles. Un plan de prévention sera rédigé et un nombre approprié d'extincteurs sera présent sur le site.
Précision sur l'électrification des quais	→	Les navires se branchent à terre pour couvrir les besoins du bord lors des escales. Cependant, les enjeux de décarbonation sont au cœur des priorités des armateurs et l'investissement dans de nouvelles infrastructures pour l'électrification des quais n'est pas à exclure.