

PLAN LOCAL D'URBANISME
OUISTREHAM

**MODIFICATION
SIMPLIFIEE N°1**

NOTICE DE PRESENTATION



Table des matières

I.	Présentation de la modification simplifiée	3
1)	Historique administratif du P.L.U	3
2)	Rappel sur la procédure de modification simplifiée	3
3)	Le plan d'aménagement et de développement durables (PADD) du PLU opposable	4
II.	Contexte général.....	5
	Une commune littorale stratégique au sein de Caen la mer	5
	Un site portuaire contraint, hérité d'une urbanisation en strates.....	5
	Les exigences d'un projet soumis au régime ICPE	6
	Vers un pôle logistique relocalisé dans la zone du « Maresquier »	6
	Une procédure de modification simplifiée nécessaire et maîtrisée	7
III.	Présentation de la modification	7
	Localisation et caractéristiques de la parcelle concernée	7
	Objet n°1 – Suppression de la trame viaire inscrite à l'OAP	8
	Objet n°2 – Ajustement de la règle de hauteur applicable à la zone 1AUe.....	10
IV.	Justifications techniques et juridiques	11
	Un projet d'intérêt économique structurant pour le territoire	11
	Une adaptation raisonnée des documents d'urbanisme	12
	Compatibilité avec les orientations du PLU et respect de la procédure.....	12

I. Présentation de la modification simplifiée

1) Historique administratif du P.L.U

Par délibération du 23 mars 2017, le conseil communautaire a approuvé le Plan Local d'Urbanisme (PLU).

Par délibération en date du 16 mai 2024, le conseil communautaire a approuvé la modification n°1 du PLU.

La communauté urbaine a aujourd'hui décidé d'enclencher la présente modification simplifiée n°1 du PLU.

Cette modification simplifiée a pour objet :

- L'adaptation de l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) du secteur du Maresquier ;
- L'adaptation du règlement littéral de la zone 1AUe.

Ceci afin d'assurer la faisabilité d'un projet de développement économique, dont les motifs et justifications sont exposés au sein de la présente notice.

2) Rappel sur la procédure de modification simplifiée

La procédure de modification des documents d'urbanisme est prévue à l'article L 153-36 du code de l'urbanisme issu de la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (dite loi ALUR) qui l'a modifié partiellement.

Rappel L153-56 :

« Sous réserve des cas où une révision s'impose en application de l'article [L. 153-31](#), le plan local d'urbanisme est modifié lorsque l'établissement public de coopération intercommunale ou la commune décide de modifier le règlement, les orientations d'aménagement et de programmation ou le programme d'orientations et d'actions.

Le décret n°2013-142 du 14 février 2013 pris en application de l'ordonnance n° 2012-11 du 5 janvier 2012 et consolidé au 30 Septembre 2016, portant clarification et simplification des procédures d'élaboration, de modification et de révision des documents d'urbanisme précise les cas d'utilisation de cette procédure et les modalités de sa mise en œuvre. »

Rappel L153-45 :

La modification peut être effectuée selon une procédure simplifiée :

1° Dans les cas autres que ceux mentionnés à l'article [L. 153-41](#) ;

2° Dans les cas de majoration des droits à construire prévus à l'article [L. 151-28](#) ;

3° Dans le cas où elle a uniquement pour objet la rectification d'une erreur matérielle ;

4° Dans les cas prévus au II de l'article [L. 153-31](#).

Cette procédure peut être à l'initiative soit du président de l'établissement public de coopération intercommunale ou du maire d'une commune membre de cet établissement public si la modification ne concerne que le territoire de cette commune, soit du maire dans les autres cas.

La présente modification respecte strictement les conditions posées par le Code de l'urbanisme pour recourir à la procédure dite "simplifiée", prévue aux articles L.153-45 à L.153-48 :

- *Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) n'est pas impacté.*
- *Aucune des orientations générales du règlement n'est remise en cause.*
- *Elle ne crée aucune ouverture à l'urbanisation dans un espace non encore urbanisé.*

L'article L153-46 du Code de l'urbanisme précise :

« L'acte approuvant une modification simplifiée devient exécutoire à compter de sa publication et de sa transmission à l'autorité administrative compétente de l'Etat dans les conditions définies aux articles L. 2131-1 et L. 2131-2 du code général des collectivités territoriales. »

3) Le plan d'aménagement et de développement durables (PADD) du PLU opposable

Le P.A.D.D du document de PLU fixe quatre orientations majeures, poursuivant différents objectifs :

1. Nouvelles dynamiques pour la porte d'entrée maritime de Caen la mer
2. Mise en valeur de la station balnéaire
3. Attractivité et qualité de vie du pôle urbain
4. Aménagement durable du territoire communal

Les objectifs qui sont ceux de la présente procédure de modification simplifiée n°1 ne portent pas atteinte à l'économie générale du document de PADD.

Au contraire, elle participe à la mise en œuvre des objectifs fixés par la 1ere orientation du PADD (1.1 aménager un nouvel espace arrière-portuaire).

II. Contexte général

Une commune littorale stratégique au sein de Caen la mer

Située à l'extrémité nord de la communauté urbaine Caen la mer, Ouistreham occupe une position géographique singulière à l'articulation entre l'estuaire de l'Orne et la Manche. Commune littorale, balnéaire et portuaire, elle constitue un pôle d'échange et d'attractivité à l'échelle du territoire métropolitain.

Sa façade maritime accueille notamment un port de commerce et de passagers, connecté à la ville de Portsmouth (Royaume-Uni) par des liaisons quotidiennes assurées par la compagnie **Brittany Ferries**, acteur historique du transport transmanche. Ce terminal, accessible via le canal de Caen à la mer, constitue l'un des principaux points d'entrée du fret et du tourisme maritime dans le Calvados.

La commune de Ouistreham participe pleinement à la stratégie de développement économique et logistique portée par Caen la mer, compétente en matière d'urbanisme et d'aménagement. À ce titre, le Plan Local d'Urbanisme de la commune relève d'une compétence « planification » détenue par l'intercommunalité, ce qui justifie que la présente modification soit pilotée par la communauté urbaine elle-même.

Un site portuaire contraint, hérité d'une urbanisation en strates

Le site actuel de la Brittany Ferries, implanté à l'angle de l'avenue du grand large et de la rue du canal, souffre d'une urbanisation en strates successives, qui reflète la croissance par à-coups des activités transmanche depuis les années 1980. Ce site a connu :

- Une première phase de construction en 1986, avec la mise en place des « alvéoles » logistiques initiales,
- Une extension en 1992, accompagnée de l'implantation de bureaux,
- Une ultime extension en 2002, marquée par l'ajout du quai de chargement.

Si ce schéma a répondu, pendant plusieurs décennies, aux besoins fonctionnels de la Brittany Ferries, il n'est aujourd'hui plus en capacité d'accompagner son développement, tant du point de vue technique que réglementaire.



D'une part, les infrastructures, vieillissantes, présentent des limites d'exploitation et de sécurité qui complexifient la gestion logistique.

D'autre part, le périmètre portuaire est désormais soumis à un renforcement des contraintes réglementaires, notamment au titre de la prévention des risques naturels littoraux (le plan de prévention multirisques -PPMR- de la Basse Vallée de l'Orne a été approuvé le 10 août 2021).

En l'état, toute extension significative du site se trouve fortement contrainte, voire interdite, par les prescriptions en vigueur : le site actuel se trouve en zone rouge RS et bleue B1 du PPMR.

Les exigences d'un projet soumis au régime ICPE

Le redéploiement logistique de la Brittany Ferries implique la construction d'un bâtiment de stockage et de gestion de flux, destiné à recevoir une partie des marchandises à bord de ses ferries. Ce futur entrepôt, qui accueillera notamment des produits inflammables (alcools, cosmétiques, peintures, solvants d'entretien), sera classé au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE).

Ce régime juridique, encadré par le Code de l'environnement, impose des normes spécifiques en matière de localisation, d'implantation, de sécurité et d'instruction administrative. Certaines zones exposées à des risques naturels, comme c'est le cas du site actuel de la Brittany Ferries, se trouvent incompatibles avec l'implantation d'un bâtiment ICPE.

De fait, la recherche d'un nouveau site s'est imposée à l'opérateur, avec le soutien des services de Caen la mer.

Vers un pôle logistique relocalisé dans la zone du « Maresquier »

Le site retenu pour accueillir ce nouveau pôle logistique se situe toujours sur le territoire de Ouistreham : le secteur dit « du Maresquier », au sud de la commune. Ceci dans une logique de maintien local de l'activité, mais légèrement en retrait du front portuaire. Il est localisé au sein de la zone d'activités économiques 1Aue, à proximité immédiate des axes de desserte existants, et offre les garanties requises en termes de compatibilité urbanistique, de sécurité et de constructibilité.

Le terrain d'implantation, d'une surface de 20 976 m², constitue la dernière emprise disponible sur cette zone. Les terrains ont été acquis par l'Établissement Public Foncier (EPF) de Normandie pour le compte de Caen la mer, qui en assurera ensuite la rétrocession à l'opérateur.

L'installation de ce pôle logistique répond à plusieurs objectifs :



- Soutenir la dynamique économique du territoire en maintenant sur place une entreprise stratégique ;
- Consolider l'activité transmanche, dont les effets positifs irriguent également d'autres ports français (Saint-Malo, Le Havre, Cherbourg) ;
- Créer de l'emploi local, dans des fonctions de stockage, d'exploitation, d'approvisionnement et de maintenance ;
- Valoriser une zone d'activités dédiée au développement économique, sans extension nécessaire de l'urbanisation.

Une procédure de modification simplifiée nécessaire et maîtrisée

L'opération projetée nécessite de prévoir quelques adaptations du Plan Local d'Urbanisme, sans remettre en cause son économie générale. Deux ajustements sont envisagés :

- Une modification de la règle de hauteur dans la zone 1AUe, afin de permettre un calcul depuis le point le plus haut du terrain naturel, compte tenu de la topographie contraignante du site.
- La suppression d'une trame viaire prévue par l'OAP, dont le tracé ne correspond plus aux scénarios d'aménagement retenus par la commune et l'intercommunalité (+ suppression de références à cet élément de l'OAP au sein du règlement littéral).

Ces évolutions relèvent, au regard des articles L.153-45 à L.153-48 du Code de l'urbanisme, d'une modification simplifiée.

Le présent dossier a donc pour objet de formaliser cette modification, dans une logique de cohérence territoriale, de réalisme technique et de soutien au tissu économique local.

III. Présentation de la modification

Localisation et caractéristiques du terrain concerné

La modification porte sur une unité foncière non bâtie, située dans la partie sud de la commune de Ouistreham. Cette unité foncière est composée des parcelles AR0039, 0040, 0041, 0053, 0102, 0104, 0141 et 0144.



Le site est situé au sein de la zone 1AUe du PLU, une zone destinée à l'accueil d'activités économiques, dans un périmètre déjà aménagé et raccordé aux réseaux.

Ouistreham est une commune soumise à la loi "Littoral". En conséquence l'extension de l'urbanisation doit se réaliser en continuité avec les agglomérations et les villages existant. Un jugement¹ rendu en date du 7 octobre 2022 par la CAA de Nantes a considéré que le Maresquier est effectivement une agglomération.

L'unité foncière :

- Représente une surface totale d'environ 20 976 m²,
- Est le dernier terrain disponible sur la zone 1AUe pour l'installation d'une nouvelle activité,
- Est en cours d'acquisition par l'Établissement Public Foncier de Normandie, pour le compte de Caen la mer,
- Est actuellement cultivée, sans bâti ni occupation pérenne ;

Elle bénéficie d'une proximité directe avec les axes de desserte routière, et se situe à courte distance du site portuaire historique de la Brittany Ferries, facilitant les connexions logistiques.

Le projet d'implantation, porté par la Brittany Ferries, consiste à édifier un entrepôt logistique de 6 800 m² d'emprise au sol, destiné au stockage de produits divers destinés à l'avitaillement de ses navires.

Objet n°1 – Suppression de la trame viaire inscrite à l'OAP

La zone du Maresquier fait l'objet d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) annexée au PLU. Cette OAP comprend, entre autres prescriptions, le tracé d'une trame viaire interne, visant à structurer le découpage des parcelles et à assurer la desserte depuis la voie principale.



¹ <https://www.legifrance.gouv.fr/ceta/id/CETATEXT000046383207>

Or, le positionnement de cette trame viaire est aujourd'hui remis en question. Le scénario de développement initial n'a pas été mis en œuvre, et les élus communaux comme intercommunaux considèrent que le schéma proposé par la Brittany Ferries est plus cohérent du point de vue de la desserte, de la sécurité et de l'optimisation foncière.

La modification simplifiée propose donc de supprimer l'ensemble des prescriptions relatives à cette trame viaire au sein de l'OAP. Les autres prescriptions (boisement à maintenir, plantation des abords routiers, etc.) sont maintenues en l'état, de manière à conserver l'esprit de composition initial du secteur.

Cette suppression ne modifie pas la destination de la zone, ni ses objectifs généraux. Elle vise simplement à adapter la planification à un projet d'aménagement concret, techniquement abouti, et porteur d'un intérêt économique immédiat.

Par ailleurs, l'article 1AUe3 du règlement littéral faisait référence à cet élément précis de l'OAP. Par souci de cohérence, les paragraphes suivants (cerclés de rouge, ci-dessous) seront supprimés du règlement littéral, à sa page 63 :

ARTICLE 1AUe 3 - Accès et voirie

Les accès et voiries doivent être conformes aux exigences du programme et satisfaire aux stipulations de l'article R.111-5 du code de l'urbanisme.

La voie nouvelle ouverte à la circulation automobile de desserte de la zone doit respecter les principes de positionnement et de raccordement aux voies existantes prévues dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation.

Ses caractéristiques doivent être les suivantes :

⇒ largeur minimale d'emprise totale 10,00 m dont au minimum 6,00 m de chaussée.

Les voies en impasse ne sont autorisées qu'en l'absence d'autres solutions ; leur longueur est limitée à 50 mètres et elles ne peuvent desservir plus de 3 lots.

De manière générale, ces voies nouvelles ouvertes à la circulation automobile doivent être adaptées à l'importance et à la destination des constructions qu'elles doivent desservir, à l'approche et à l'accès des véhicules de lutte contre l'incendie et d'enlèvement des déchets ménagers.

Il est également prévu d'imposer la création d'une lisière paysagère au sud du site, en appliquant un figuré sur le schéma de l'OAP.

La création d'une lisière paysagère en limite sud du secteur constituera un levier d'intégration environnementale et paysagère efficace. Elle permettrait de fondre visuellement les futures constructions dans leur contexte.

Sans traitement spécifique, les nouvelles constructions pourraient apparaître comme des émergences dans le paysage, créant une rupture visuelle avec les ambiances existantes. À l'inverse, l'implantation d'une lisière végétale composée d'essences locales (arbres de haut jet, cépées, haies bocagères) permettrait d'atténuer les perceptions lointaines notamment depuis les rives du canal et de l'Orne.

Outre sa fonction de tampon paysager, cette lisière pourrait également jouer un rôle écologique, en connectant des trames vertes existantes ou en offrant un habitat pour la faune. Elle contribuerait enfin à structurer les abords du projet, en définissant une limite claire et lisible entre espaces bâtis et milieux ouverts, dans une logique de respect du grand paysage.



Extrait de l'OAP après modifications

Objet n°2 – Ajustement de la règle de hauteur applicable à la zone 1AUe

Le règlement de la zone 1AUe prévoit actuellement la règle suivante : « La hauteur maximale des constructions ne doit pas excéder 12 mètres par rapport au point le plus bas du terrain naturel. »

Cette règle pose une difficulté particulière dans le cas présent. Le terrain d'assiette du futur entrepôt présente une topographie irrégulière, avec un dénivelé entre le point haut (au droit de la rue de la crête au coq) et le point bas (proximité du canal de Caen à la mer).

Or, il est prévu que le bâtiment soit implanté au cœur de la parcelle. Et le calcul de la hauteur depuis le point le plus bas ne permet pas de respecter la hauteur cible de 12 mètres, nécessaire au bon fonctionnement du site logistique.

La modification vise donc à adapter la règle de hauteur, en précisant que celle-ci s'appliquera par rapport au point le plus haut du terrain naturel, soit le niveau de référence de la voie d'accès existante.

Cette modification n'entraîne pas de sur-hauteur visible depuis l'espace public. Au contraire, le dénivelé naturel du terrain vers le fond de parcelle produit un effet de contre-plongée, qui rendra la hauteur du bâtiment moins perceptible depuis la voie publique. Autrement dit, la hauteur réglementaire maximale sera calculée depuis un point haut, mais la hauteur "perçue" par l'observateur depuis l'espace public sera, de facto, inférieure à ce seuil.

Cette précision permet donc à la fois de répondre aux contraintes techniques du projet et de préserver l'intégration du bâtiment dans le site, sans altération de la silhouette urbaine ou du paysage de la zone d'activités.

Afin d'assurer la parfaite cohérence de cette règle avec les dispositions générales du règlement littéral, il est également prévu d'adapter la « définition commune » de la notion de hauteur de construction, présente en page 9 du règlement, afin de lever toute difficulté d'interprétation qui pourrait intervenir à l'instruction.

Cette définition précise en effet que « *La hauteur des constructions est mesurée par rapport au point le plus bas du terrain naturel avant travaux (sol existant avant travaux) sous l'emprise de la construction [...]* ».

La présente modification simplifiée introduisant une règle différente pour la zone 1AUe, il sera précisé au sein de la rédaction que d'autres dispositions peuvent s'appliquer à titre dérogatoire, sans pour autant compromettre cette définition générale.

Rédaction retenue pour la définition commune de la hauteur des constructions :

Sauf indication contraire, la hauteur des constructions est mesurée par rapport au point le plus bas du terrain naturel avant travaux (sol existant avant travaux) sous l'emprise de la construction [...]

Rédaction retenue pour l'article 10 de la zone 1AUe :

« La hauteur maximale des constructions ne doit pas excéder 12 mètres par rapport au point le plus **haut** du terrain naturel **(qu'il soit situé sous l'emprise de la construction ou non)**. »

IV. Justifications techniques et juridiques

Un projet d'intérêt économique structurant pour le territoire

Le projet de plateforme logistique porté par la Brittany Ferries s'inscrit dans une stratégie plus large de pérennisation et de modernisation des infrastructures logistiques associées aux liaisons transmanche.

Implanté sur la commune de Ouistreham, il permettra :

- De regrouper en un lieu unique le stockage des marchandises à destination de plusieurs ports français (Ouistreham, Cherbourg, Le Havre, Saint-Malo),
- De maintenir l'activité sur le territoire malgré les contraintes réglementaires qui paraissent insurmontables, pour le site historique (PPMR, ICPE, foncier saturé),
- De créer des emplois sur la commune et plus largement à l'échelle de Caen la mer,
- De valoriser la dernière parcelle disponible de la zone 1AUe, sans extension de l'urbanisation.

Par ailleurs, le projet est porté par un opérateur historique implanté localement, soutenu par la collectivité, et répond à une demande réelle de réorganisation logistique.

Une adaptation raisonnée des documents d'urbanisme

Les deux objets de la modification relèvent d'ajustements ciblés, techniquement justifiés, et sans incidence sur la vocation ou la structure du territoire communal.

- Suppression de la trame viaire inscrite à l'OAP

Le tracé viaire initialement inscrit à l'OAP de la zone 1AU ne correspond plus aux besoins fonctionnels actuels, ni aux intentions de la collectivité en matière d'aménagement. Sa suppression respecte les prescriptions paysagères, environnementales et fonctionnelles existantes, et conserve l'esprit d'aménagement d'ensemble voulu pour la zone.

Il ne s'agit donc pas d'un abandon de planification, mais d'une simplification pragmatique.

- Modification de la règle de hauteur
- Création d'une lisière paysagère pour faciliter l'intégration paysagère des volumes bâtis

L'adaptation de la règle de hauteur (calcul depuis le point le plus haut et non le plus bas du terrain) répond à une contrainte topographique avérée, le terrain présentant un dénivelé pénalisant, à un besoin technique pour permettre le fonctionnement logistique, et à une préoccupation paysagère, la hauteur perçue depuis l'espace public étant inférieure du fait du relief en contrebas.

Cette évolution permet donc de maintenir une hauteur réglementaire cohérente, tout en assurant l'intégration du projet dans le site.

Compatibilité avec les orientations du PLU et respect de la procédure

La présente modification respecte strictement les conditions posées par le Code de l'urbanisme pour recourir à la procédure dite "simplifiée", prévue aux articles L.153-45 à L.153-48 :

- Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) n'est pas impacté.
- Aucune des orientations générales du règlement n'est remise en cause.
- La modification ne porte que sur une OAP sectorielle (zone du Maresquier) et sur une règle locale de hauteur.
- Elle ne crée aucune ouverture à l'urbanisation dans un espace non encore urbanisé.