

BILAN DE LA DTA DE L'ESTUAIRE DE LA SEINE – PHASE 2

ANNEXE 2 : MISSION 2

ANALYSE DU PLUI DE LA COMMUNAUTE URBAINE CAEN LA MER

➤ Préambule

Une DTA est un document cadre élaboré par l'Etat et visant à exprimer les objectifs et orientations poursuivis sur des territoires dont les enjeux de développement ont une portée nationale.

La Directive Territoriale d'Aménagement de l'estuaire de la Seine, approuvée en juillet 2006 en Conseil d'Etat et couvrant le territoire de l'estuaire de la Seine au sens large (700 000 hectares, environ 950 communes et 1,5 million d'habitants), poursuivait les objectifs suivants :

- Renforcer l'ensemble portuaire normand dans le respect du patrimoine écologique des estuaires ;
- Préserver et mettre en valeur le patrimoine naturel et les paysages, prendre en compte les risques ;
- Renforcer les dynamiques de développement des différentes parties du territoire.

Après plus de 15 ans d'application, l'Etat, via la DREAL de Normandie, a entrepris un travail d'évaluation de la DTA de l'Estuaire de la Seine pour apprécier ses effets et envisager son devenir.

Après une première mission confiée en 2022 aux 3 agences d'urbanisme normandes sur l'appréciation du degré de reprise des orientations et objectifs de la DTA au sein des documents d'urbanisme, notamment des SCoT, la DREAL les a à nouveau sollicitées afin d'approfondir certaines thématiques. En effet, si cette première analyse montre que la DTA et ses objectifs sont globalement bien intégrés, elle a permis d'identifier 5 objectifs méritant une réflexion plus approfondie.

Cette nouvelle mission confiée aux agences vise donc à aider la DREAL Normandie à statuer définitivement sur le risque ou non de non atteinte de ces objectifs ou sur une éventuelle fragilité en cas d'évolutions législative plus libérales.

Mission 2 : approfondissement du bilan par le traitement de jeux de données

Réaliser une analyse détaillée des dynamiques du port de Caen-Ouistreham dans le contexte de la basse vallée de l'Orne au regard :

- **De l'objectif 1-1 sur le développement portuaire, en analysant notamment l'évolution quantitative et qualitative des trafics en établissant une distinction entre port aval (Ro-Ro) et port amont.**

A. Regard sur les dynamiques de développement du port de Caen-Ouistreham : évolution quantitative et qualitative des trafics

L'implantation du port de Caen-Ouistreham dans une configuration en fond d'estuaire s'inscrit dans une dynamique très largement observée à travers le monde. Cette localisation offre le double avantage de bénéficier de l'effet de la marée comme aide à la navigation, tout en évitant les effets des tempêtes sur celle-ci et sur les infrastructures portuaires. En outre, la situation en fond d'estuaire, généralement à un endroit où le fleuve est franchissable, fait de la ville un carrefour multimodal de communications.

Le port de Caen-Ouistreham apparaît cependant comme une place portuaire atypique de par sa configuration selon un axe nord/sud s'étendant sur 15 kilomètres. Le domaine portuaire court ainsi du port amont en plein centre-ville de Caen, s'étire le long du canal de Caen à la mer pour déboucher à Ouistreham, au-delà du terminal transmanche et à la Manche. D'un point de vue physique, le port de Caen-Ouistreham est scindé en deux sous-ensembles : la partie amont, de Caen et le long du canal jusqu'aux écluses de Ouistreham et la partie aval, au-delà des écluses et jusqu'à la Manche.

Le port de Caen-Ouistreham est par ailleurs structuré par 4 activités majeures que sont le trafic transmanche, le commerce, la plaisance et la pêche.

Evolution des trafics portuaires de Caen-Ouistreham

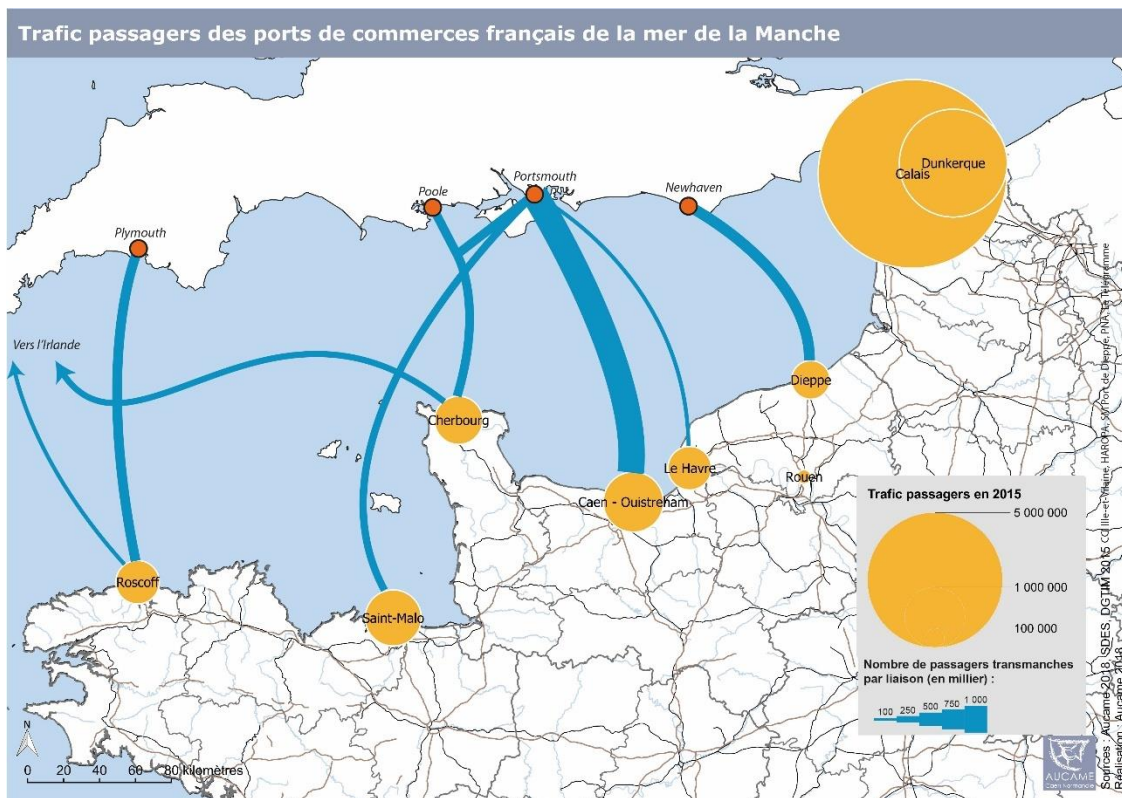
En termes de trafic passagers, les premières lignes régulières de personnes et de marchandises à destination de l'Angleterre sont apparues dans les années 1890.

Sur les trafics marchands, le port de Caen-Ouistreham a, de longue date, été très largement structuré par des trafics agricoles, mais plus encore par des flux induits par l'activité de quelques grands établissements industriels. Au premier rang de ceux-ci, la Société Métallurgique de Normandie, depuis 1907, mais également la cimenterie dite de Ranville, aujourd'hui propriété des Ciments Calcia. En effet, en dépit d'un ralentissement marqué de l'activité de la SMN dès avant la fermeture définitive du site en 1993, les trafics propres/liés à son activité représentaient encore 42 % des tonnages du port de Caen-Ouistreham en 1993¹.

Les activités transmanche : *Transport de passagers et de véhicules de tourisme*

Avec 3 rotations quotidiennes en basse saison et 4 rotations pendant la saison touristique, la ligne Ouistreham/Portsmouth place le port de Caen-Ouistreham au 3^{ème} rang des ports français pour les activités transmanche de transport de passagers (après Calais et Dunkerque) et ce, depuis 1998. La ligne Ouistreham/Portsmouth constitue en outre la première liaison transmanche à l'ouest du Détroit en termes de trafic passagers.

¹ Source : La SMN ferme ses portes à Caen, Les Echos, 5 novembre 1993 (<https://www.lesechos.fr/1993/11/la-smn-ferme-ses-portes-a-caen-914626>)



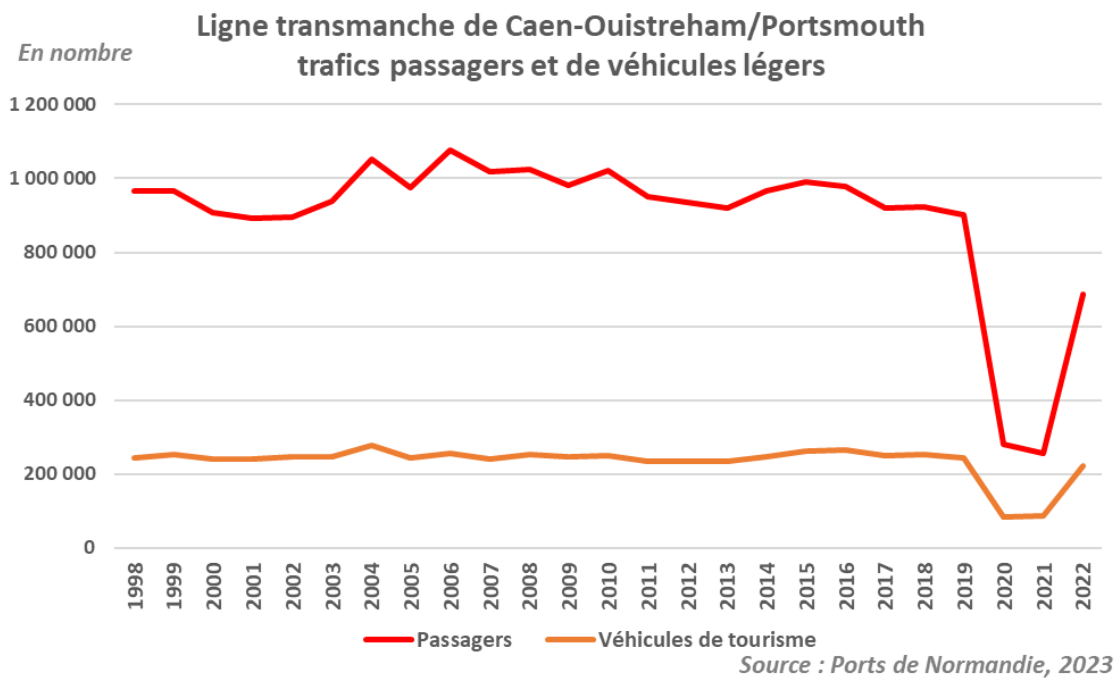
Sur période « longue »

Le trafic passagers transmanche de Caen-Ouistreham apparaît globalement stable au premier abord sur longue période, de l'ordre de 900 000 à 1 000 000 passagers par an de 1998 à 2019. On notera toutefois une tendance à la diminution des volumes de passagers enregistrés depuis 2006 (- 36 % de 2006 à 2019, soit – 176 000 passagers).

De même, le trafic de véhicules de tourisme apparaît lui aussi globalement stable sur longue période, avec un flux de l'ordre de 250 000 unités par an de 1998 à 2019. On retiendra toutefois, ici encore, logiquement, une tendance à la diminution du nombre de véhicules de tourisme transportés depuis 2006 (- 13 % de 2006 à 2019, soit - 11 300 véhicules).

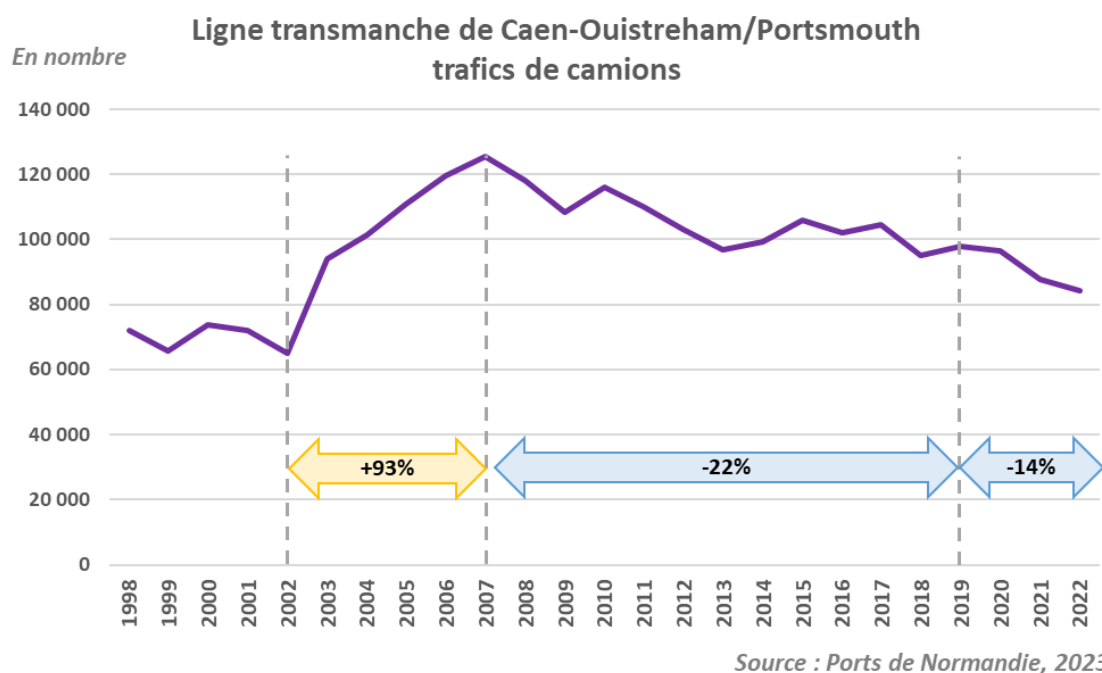
Depuis 2020 : les répercussions du Brexit et du Covid

Les trafics passagers et des véhicules de tourisme qui y sont associés ont toutefois été fortement impactés, en premier lieu par l'impact du Brexit, mais également, et sans commune mesure, par les interruptions de circulation des lignes liées aux périodes de confinement induites par la pandémie de Coronavirus de 2020 à début 2022. Les flux de passagers et de véhicules de tourisme ont ainsi connu un recul conséquent, respectivement de – 69 % et de – 66 % de 2019 à 2020. Au terme de ces deux années de confinement, l'activité repart à la hausse en 2022 sans toutefois pleinement renouer avec les volumes de trafics ante-Covid et ce, tout particulièrement pour le trafic passager, (- 24 % de 2019 à 2022).



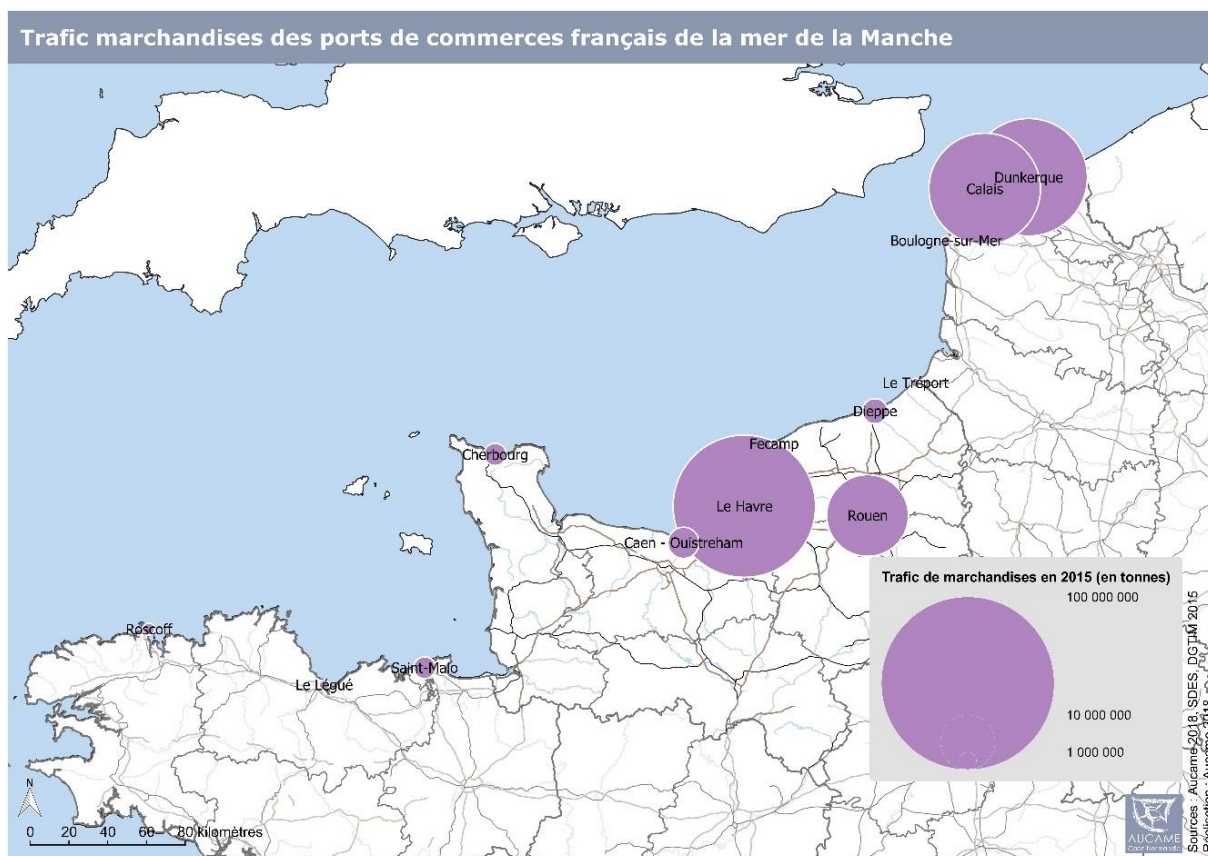
Les activités transmanche : Transport de camions et de remorques non accompagnées (Ro-Ro)

Les données sur le transport de camions, incluant les remorques non accompagnées (Ro-Ro), laissent apparaître des mouvements très contrastés sur longue période. Après une phase de croissance soutenue de 2002 (*plus faible volume observé de 1998 à 2022*) à 2007 (*plus fort volume observé de 1998 à 2022*) avec 60 300 camions supplémentaires (+ 93 %), ce trafic de camions s'inscrit par la suite dans une dynamique de repli. De 2007 à 2019, le recul apparaît massif (- 27 600 camions), mouvement encore accentué par les incidences du Brexit et de la crise sanitaire (- 14 000 camions).



Le port de commerce :

Le trafic de marchandises est structuré entre le port amont, avec les vracs, et le port aval au travers du trafic transmanche avec les remorques non accompagnées (Ro-Ro). Le trafic de commerce est toutefois très largement dominé par le transport de marchandises de la ligne transmanche, avec en moyenne près de 80 % du tonnage total réalisé sur le port de Caen-Ouistreham.



Le port de commerce : Le trafic du port amont

Le port amont est structuré autour de 4 terminaux, dont 3 dédiés aux trafics de marchandises répartis sur sept quais de déchargement à Ranville, Blainville et Hérouville-Saint-Clair.

Port aval

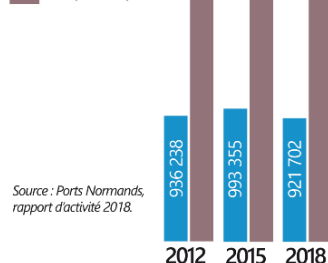
1 Terminal Transmanche

Superficie : 15 ha
Type de trafic : passagers, camions, voitures
Type de navires : ferries
3 - 4 rotations journalières, 5h45-7h de traversée
Port desservi : Portsmouth (UK)

1^{ère} ligne de ferry transmanche en volumes, hors Déroit

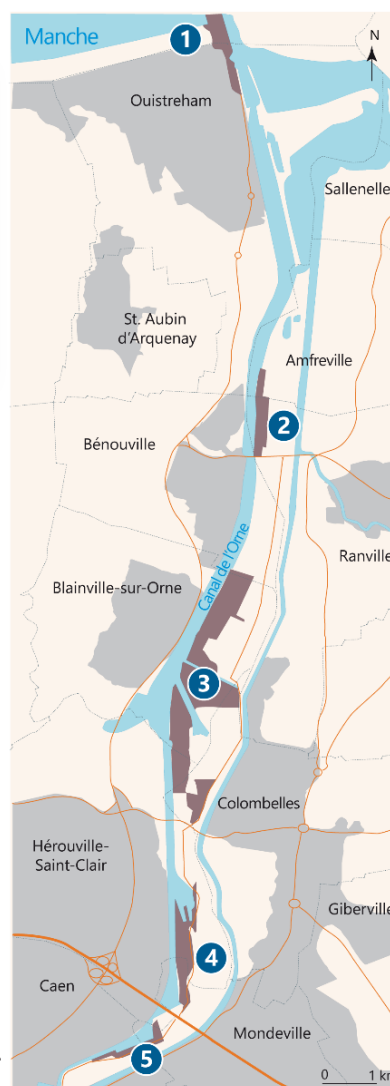
Traffics passagers et fret du port aval

Passagers (nbr)
Fret (tonnes)

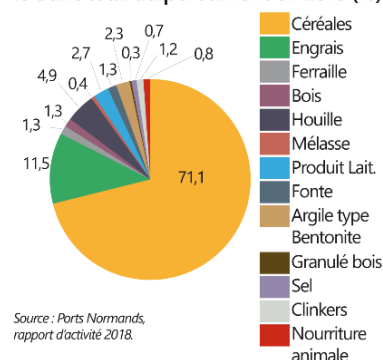


Source : Ports Normands, rapport d'activité 2018.

Terminal portuaire
Zone urbanisée
Limite communale
Voie routière majeure



Part des marchandises transbordées dans le trafic total du port amont en 2018 (%)



Source : Ports Normands, rapport d'activité 2018.

Port amont

2 Terminal de Ranville

200 m de quais, 6 m de tirant d'eau

3 Terminal de Blainville

636 m de quais, 9,10 m de tirant d'eau
Accueil des marchandises en vrac : bois, ferrailles, tourteaux, céréales...

4 Bassins de Calix et d'Hérouville

370 m de quais, 8,95 m de tirant d'eau
Terminal multi vrac à Hérouville
Terminal vrac liquide à Calix
Reçoit engrais grâce à une unité de stockage de 8 000 m²
Accueille les services de l'administration portuaire

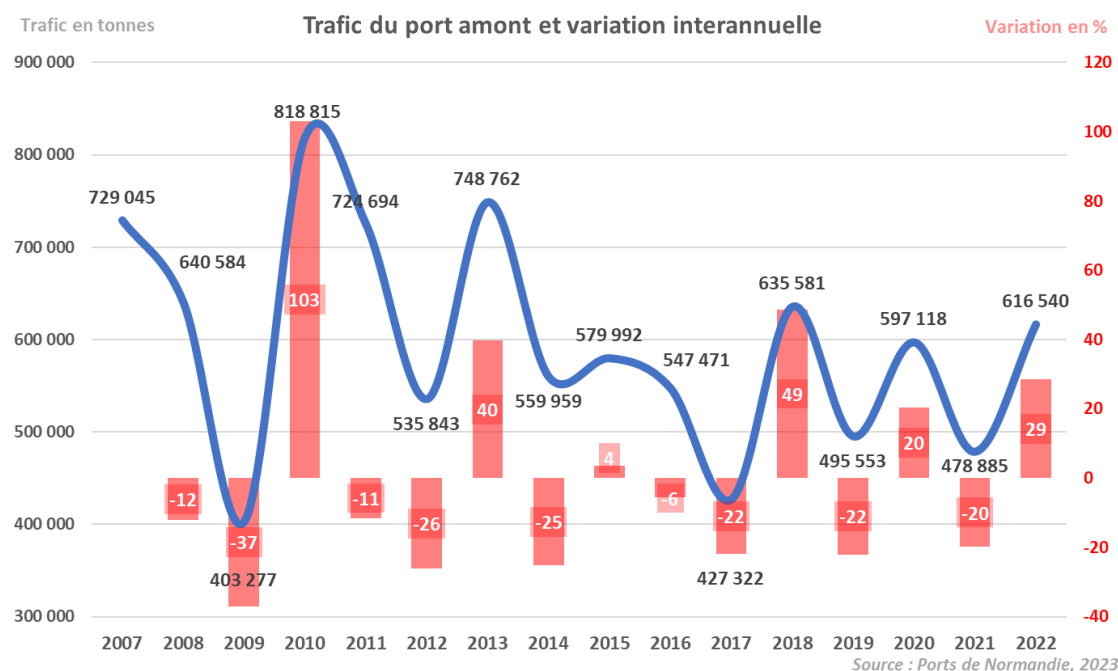
5 Nouveau bassin

1075 m de quais, entre 3,8 et 7 m de tirant d'eau
Accueille les navires de prestige, les navires de croisières (220 passagers en moyenne), les voiliers de course et les yachts.

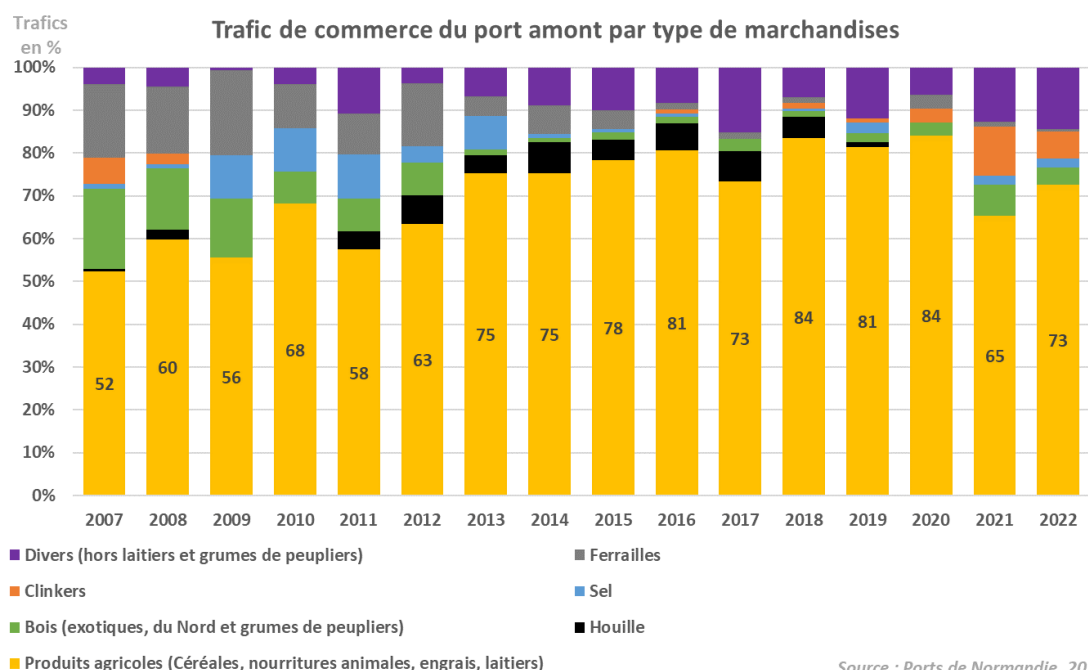
Carte : Atlas Social de Caen – F TURBOUT, 2020

Le trafic de marchandises du port amont se caractérise en premier lieu par une grande variabilité du tonnage total de marchandises d'une année sur l'autre. Les trafics du port amont s'inscrivent ainsi sur les 15 dernières années dans une fourchette annuelle allant de 400 000 en 2009 à près de 820 000 tonnes en 2010.

Avec un tonnage de 616 500 tonnes en 2022, le trafic de marchandises du port amont affiche une progression notable (+ 29 %/2021). Cette évolution est cependant consécutive d'un exercice 2021 marqué par des volumes très contraints en lien avec les répercussions du Brexit et de la crise sanitaire. Le trafic 2021 du port amont constitue ainsi l'un des plus faibles tonnages enregistrés depuis 2007.



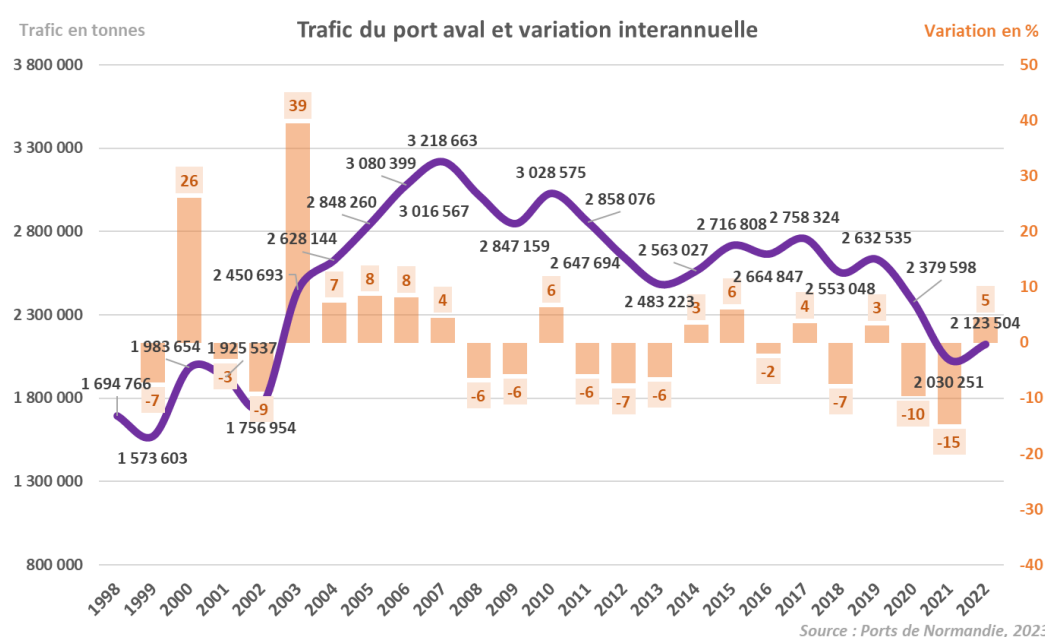
Les différents terminaux consacrés aux navires de marchandises (bois, céréales, multi vrac...) s'inscrivent dans des logiques de flux en lien avec le tissu industriel de la Presqu'île, de l'hinterland portuaire, mais également de l'activité agricole du territoire. Les trafics de marchandises vrac sont très largement dominés par les céréales (> 60 % du tonnage total en moyenne depuis 2013) et plus largement par les produits agricoles (> 77 % du tonnage total en moyenne depuis 2013). Aussi, les marchandises transitant par le terminal amont se caractérisent comme des trafics dits de niche, dont les volumes varient très fortement d'un exercice à l'autre.



Le port de commerce : Le trafic de marchandises du port aval

Le trafic de marchandises du port aval consiste exclusivement dans le transport de camions et de remorques non accompagnées via la plateforme transmanche.

Le transport de marchandises de la ligne transmanche a connu une période de croissance soutenue des trafics (+ 52 000 véhicules, soit + 70 %) et des volumes (+ 1 200 000 tonnes, soit + 62 %) du début des années 2000 jusqu'à 2007, année constituant le plus fort volume transporté sur les 25 dernières années. Cette dynamique a pris fin avec la crise économique de 2008 depuis laquelle la tendance d'évolution des trafics s'est nettement retournée, avec une contraction du trafic de 41 300 véhicules et de 1 000 000 tonnes de 2007 à 2022 (respectivement – 33 % et – 34 %).



Le port de plaisance

Les activités de plaisance sont localisées en 2 points avec, d'une part, le port de plaisance de Caen sur le bassin Saint-Pierre (92 anneaux dont 16 pour les visiteurs) et, d'autre part, le port de plaisance de Ouistreham (650 anneaux dont 70 pour les visiteurs).

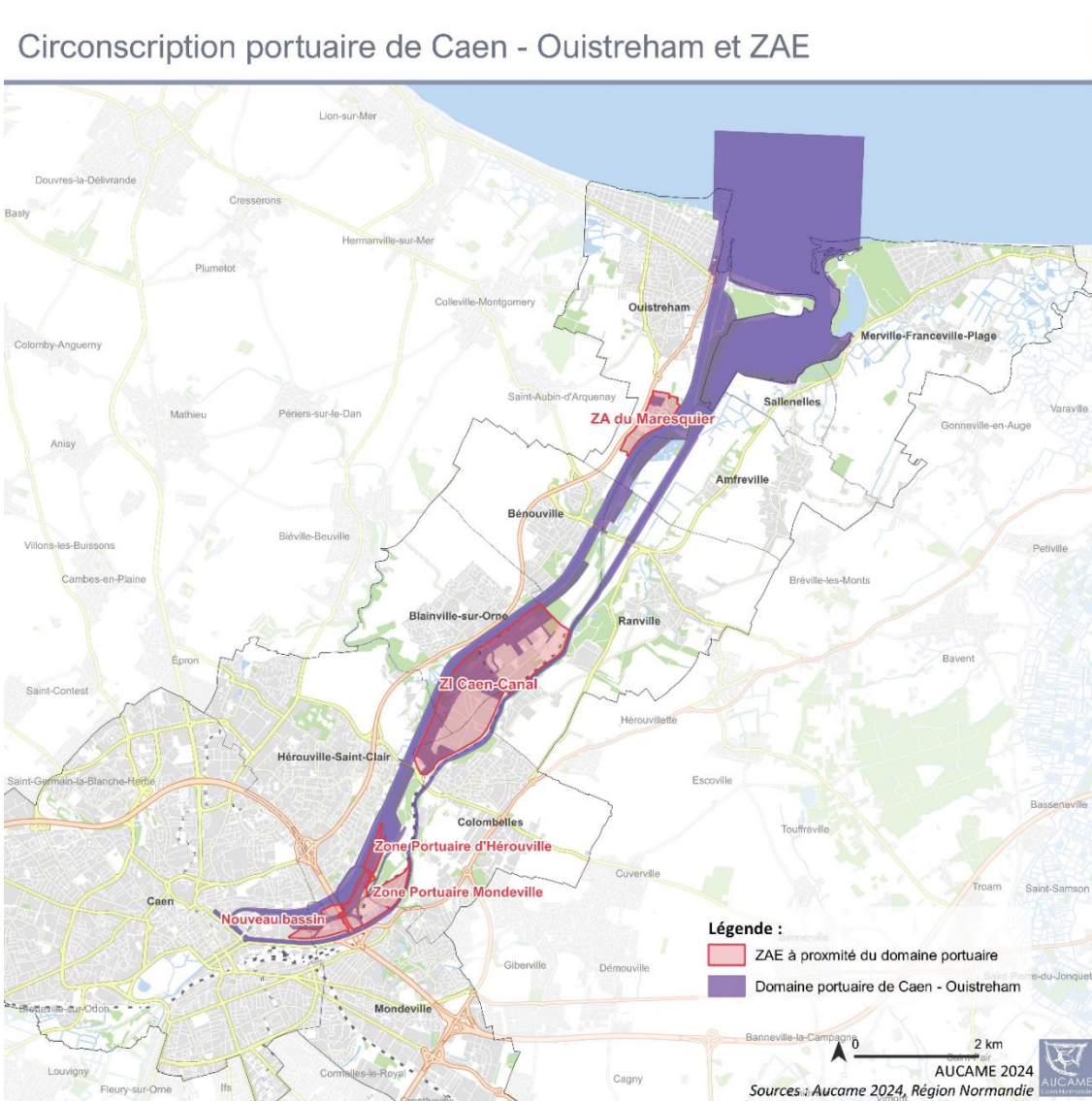
Le modèle de développement de la plaisance en France était traditionnellement pensé autour d'une logique de parking des navires sans commercialisation de services associés adaptés aux différents types de clientèles/navires. Par ailleurs, les activités portuaires de plaisance, en France comme en Normandie, reposaient fortement sur un subventionnement public.

Le marché de la plaisance est toutefois confronté à de profondes mutations. Après des décennies de développement de l'offre/du nombre d'anneaux dans les différents ports de plaisance en vue de répondre à une demande jugée conséquente, la situation apparaît désormais nettement moins favorable. Plusieurs phénomènes seraient ici à l'œuvre, notamment :

- Une forte contraction de la commercialisation de bateaux neufs (- 72 % de 2005 à 2018 en Normandie vs – 50 % en France) ou de seconde main/d'occasion (- 17 % de 2012 à 2018)².
- Un vieillissement des populations propriétaires et pratiquantes des activités de plaisance.

Parallèlement, le port de Caen-Ouistreham est également positionné sur le marché des croisières sur le terminal le plus en amont, Nouveau Bassin, à proximité du port de plaisance du centre-ville de Caen, pour une activité annuelle de l'ordre de 10 à 15 navires de croisière de luxe.

B. Une dynamique atone de production de locaux d'activités sur le domaine portuaire :
Descriptif des permis de construire des locaux tirés de la base Sitadel géolocalisée de 2013 à 2023 (faute de données de 2006 à 2012)



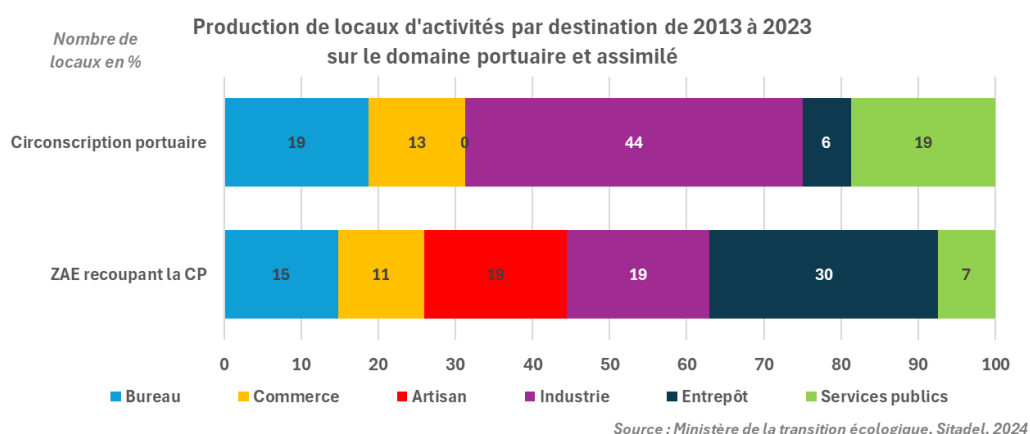
² Source : Le port de plaisance de demain

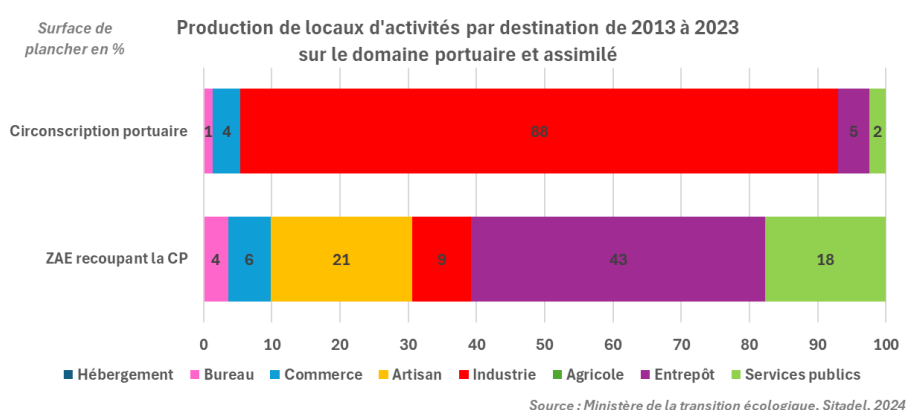
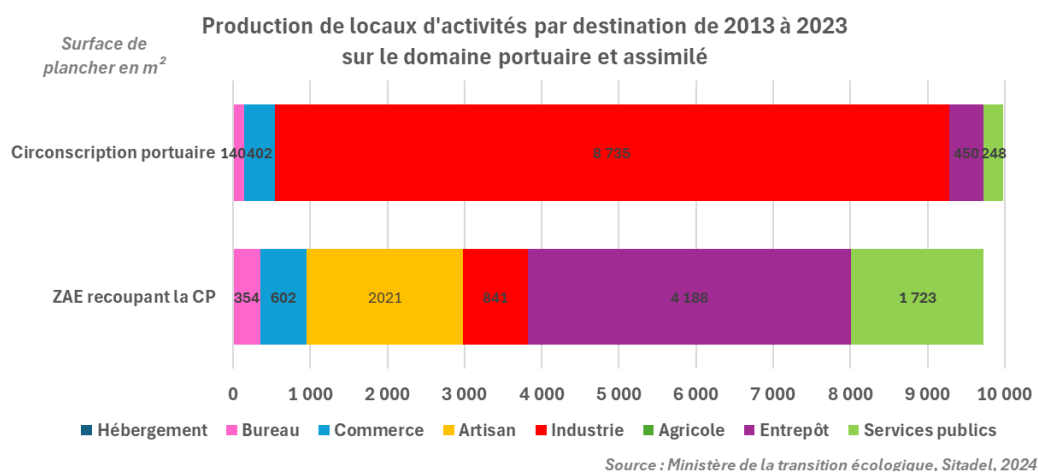
A l'échelle de la circonscription portuaire de Caen-Ouistreham, la dynamique de production de locaux d'activités s'est révélée atone de 2013 à 2023. En effet, 16 locaux d'activités ont été produits sur le domaine portuaire de Caen-Ouistreham sur la décennie, pour une surface de plancher totale de 10 122 m².

De même, la production d'immobilier d'activité apparaît également très mesurée sur les ZAE recoupant le domaine portuaire (en tout ou partie) avec 27 locaux produits (pour 9 876 m² SDP) de 2013 à 2023 et ce, principalement sur la ZA du Maresquier (14 locaux, 52 % du total) et sur la ZI Caen-Canal (12 locaux, 44 % du total). La zone portuaire de Mondeville n'a fait l'objet que d'une seule et unique construction sur la décennie pour une surface totale de 1 700 m² SDP.

En synthèse, la production de locaux d'activités est très proche tant sur les ZAE recoupant la circonscription portuaire que sur le domaine portuaire à proprement parler, avec toutefois un volume légèrement supérieur sur ce dernier.

Un regard sur les destinations de ces constructions permet de mettre en exergue, à l'échelle de la circonscription portuaire, une forte dominante des destinations industrielles (44 % des locaux produits pour près de 90 % de la SDP totale). A l'inverse les destinations des constructions apparaissent nettement plus diversifiées sur les ZAE recoupant le domaine portuaire. Ainsi, les activités industrielles, si elles restent conséquentes en nombre de constructions (19 % des locaux produits pour 9 % de la SDP totale) sont nettement devancées par les entrepôts (30 % des locaux pour 43 % de la SDP totale). Par ailleurs, les destinations artisanales (19 % des locaux et 21 % de la SDP) et de services publics ou d'intérêt collectif (2 % des locaux pour 18 % de la SDP totale) si elles ne sont pas ou très peu présentes sur le domaine portuaire comptent pour des volumes non négligeables en dehors de celui-ci.





C. Analyse des aménagements et équipements réalisés sur le domaine portuaire de Caen-Ouistreham et mise en exergue des possibles « manques » au regard des orientations d'aménagement et de développement de la DTA.

Le port de Caen-Ouistreham a fait l'objet d'un nombre limité de projets d'équipements depuis 2006 et la mise en œuvre de la DTA. Parmi les travaux et équipements les plus notables et les plus impactants, nous avons pu relever ceux-ci :

Réalisation	Objet	Détail
2012	Extension du terminal ferry de Ouistreham	Création d'un nouveau terre plein de 4 ha en vue du doublement des espaces de stationnement des poids lourds et remorques non accompagnées (de 143 à 280 places).
2019	Travaux d'aménagement de l'avant-port de Caen Ouistreham	Ces travaux s'inscrivent en cohérence avec l'emбetage de l'écluse et la réalisation de la base de maintenance de l'éolien en mer (cf. ci-après). > La création de 40 places d'attente en eau pour les plaisanciers de passage, > L'amélioration des conditions d'exercice des opérations de sécurité et de secours, > La création d'un point de débarque pour la pêche, > Le repositionnement de la cale de mise à l'eau et la création d'un parking dédié aux usagers (30 places), > L'extension du môle Est (au Nord de l'actuelle école de voile) afin d'accueillir la base de maintenance.
2019	Réalisation d'un système de guidage à embetage sur l'écluse	Permet le franchissement, en répondant aux normes de sécurité, de navires allant jusqu'à 27,5 m de large contre 24 m précédemment. Avec un gain espéré de 1 000 navires supplémentaires/an, soit une augmentation du trafic global de 10% à 20% et 250 000 tonnes de marchandises supplémentaires, principalement pour l'exportation de céréales et l'importation de bois. Ces travaux répondent également aux besoins liés au transit des navires de croisière.
2024	Base d'exploitation du futur parc éolien en mer du Calvados	Parallèlement au développement des parcs éoliens en mer, et plus spécifiquement eu égard à celui de Courseulles-sur-Mer et de Bernières-sur-Mer, le port de Caen-Ouistreham accueille une base de maintenance et d'exploitation, inaugurée en avril 2024. Le bâtiment veillera sur la bonne marche des 64 éoliennes lancées en 2025 au large de Courseulles et Bernières-sur-Mer.

Une gouvernance qui a évolué par l'intégration au sein de Ports Normands Associés, puis de Ports de Normandie.

La gouvernance du port de Caen-Ouistreham a évolué à de multiples reprises. En premier lieu, en application de la loi 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, actant du transfert des ports d'intérêt métropolitain aux collectivités locales. A l'échelle de la DTA, ont ainsi été impactés les ports de Dieppe, d'une part, et le port de Caen-Ouistreham, d'autre part. Cette dynamique de transfert a ainsi conduit à la création de Ports Normands Associés (PNA) en 2006 associant à la région Basse Normandie, les départements du Calvados et de la Manche en vue de gérer l'organisation, l'aménagement et l'exploitation des ports de Caen-Ouistreham et de Cherbourg.

La réforme de la carte des régions induite par la loi 2015-29 du 16 janvier 2015 a mécaniquement impacté la gouvernance portuaire en associant aux membres de PNA le département de la Seine-Maritime ainsi que le port de Dieppe au sein de Ports de Normandie.

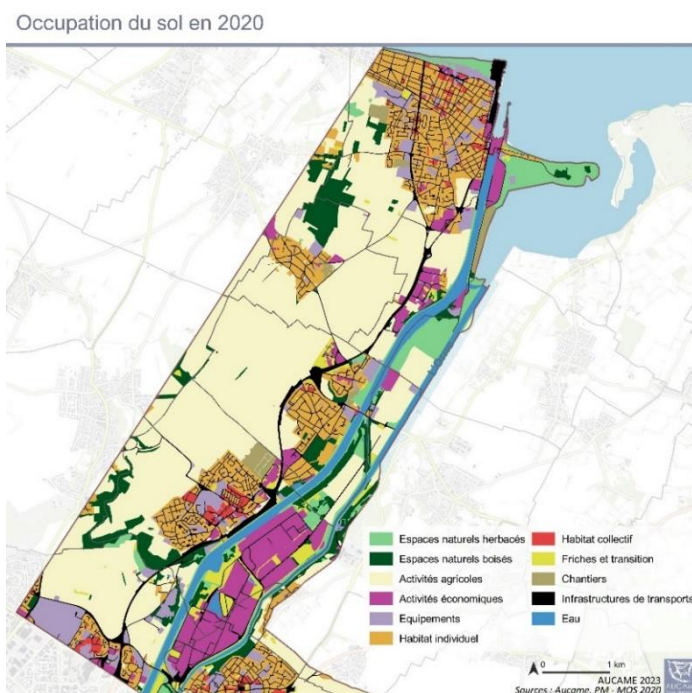
- De l'objectif 2-2, en réalisant analyse rétrospective 2006-2011 et 2011-2021 des dynamiques de mutations d'usage/occupations au sein des espaces naturels de la basse vallée de l'Orne.

A. Évolution de l'occupation du sol de la basse vallée de l'Orne dans le périmètre de la CU Caen la mer (au sens du périmètre défini dans la DTA)

Les évolutions de l'occupation du sol du territoire de la basse vallée de l'Orne au sens du périmètre défini dans la DTA de l'estuaire de la Seine et compris dans le périmètre de la CU Caen la mer peuvent être observées grâce au Mode d'Occupation du Sol (MOS), un outil qui permet de représenter à un moment donné la couverture et l'usage du sol, donnée produite par l'AUCAME et le Pôle Métropolitain Caen Normandie Métropole³. Disposant de cinq millésimes, 2001, 2008, 2012, 2016 et 2020, il est possible de mesurer les changements dans la répartition des couvertures biophysiques des sols et des usages qui en sont faits et ce, sur une période de près de 20 ans.

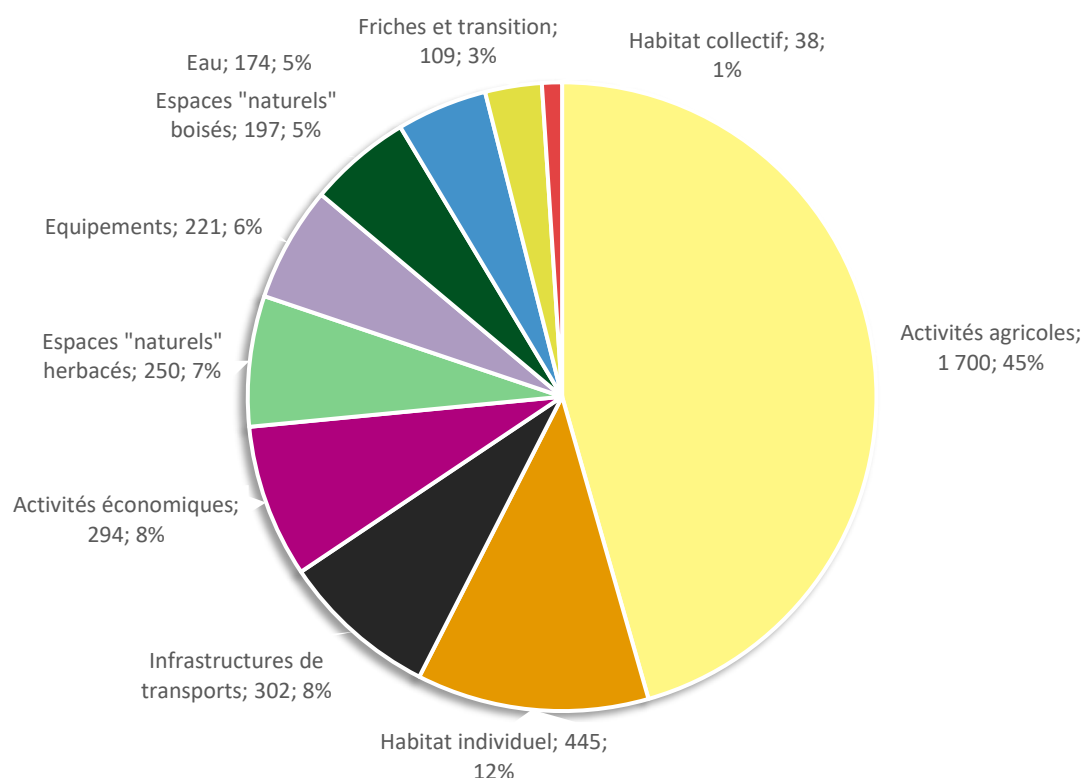
Dans le cadre de ce travail d'analyse de l'évolution de l'occupation du sol de la basse vallée de l'Orne, il a fallu adapter les millésimes de 1^{ère} génération (2001, 2008) avec les millésimes de 2^e génération (2012, 2016, 2020) afin de les rendre comparables. En effet, les deux premiers millésimes ont été réalisés en interne, au sein de l'agence d'urbanisme, en s'inspirant de la nomenclature du mode d'occupation du sol de l'Institut Paris Région (IAURIF à l'époque). En 2014, le mode d'occupation du sol a été repensé afin de pouvoir être comparé à la future donnée de l'Occupation du Sol à Grande Échelle (OCS GE) produite par l'IGN avec une nomenclature en deux dimensions (couverture et usage du sol). De ce travail d'harmonisation est ressortie une nomenclature commune qui peut être divisée en deux grandes catégories : les espaces « ruraux » et les espaces « urbains ».

L'occupation du sol en 2020 (partie CU Caen la mer)



³ <https://www.aucame.fr/catalogue/observatoire-du-foncier/le-mode-d-occupation-du-sol-de-caen-normandie-metropole-377.html>

Occupation du sol en 2020 en hectares et pourcentages (partie CU Caen la mer)



Source : MOS Caen Normandie Métropole, AUCAME

Occupation du sol niv.1	Occupation du sol niv.2	2001 (en ha)	2020 (en ha)	Solde 2001/2020 (en ha)	Evolution 2001/2020 (en %)
Espaces ruraux	Activités agricoles	1 700	1 633	-67	-3,9%
	Eau	174	175	+1	0,6%
	Espaces "naturels" herbacés	250	215	-35	-14,0%
	Espaces "naturels" boisés	197	241	+44	22,3%
Espaces urbains	Activités économiques	294	301	+7	2,4%
	Chantiers	29	47	+18	62,1%
	Equipements	221	207	-14	-6,3%
	Friches et transition	109	95	-14	-12,8%
	Habitat collectif	38	50	+12	31,6%
	Habitat individuel	445	500	+55	12,4%
	Infrastructures de transports	302	295	-7	-2,3%
	TOTAL	3 759	3 759	0	0,0%

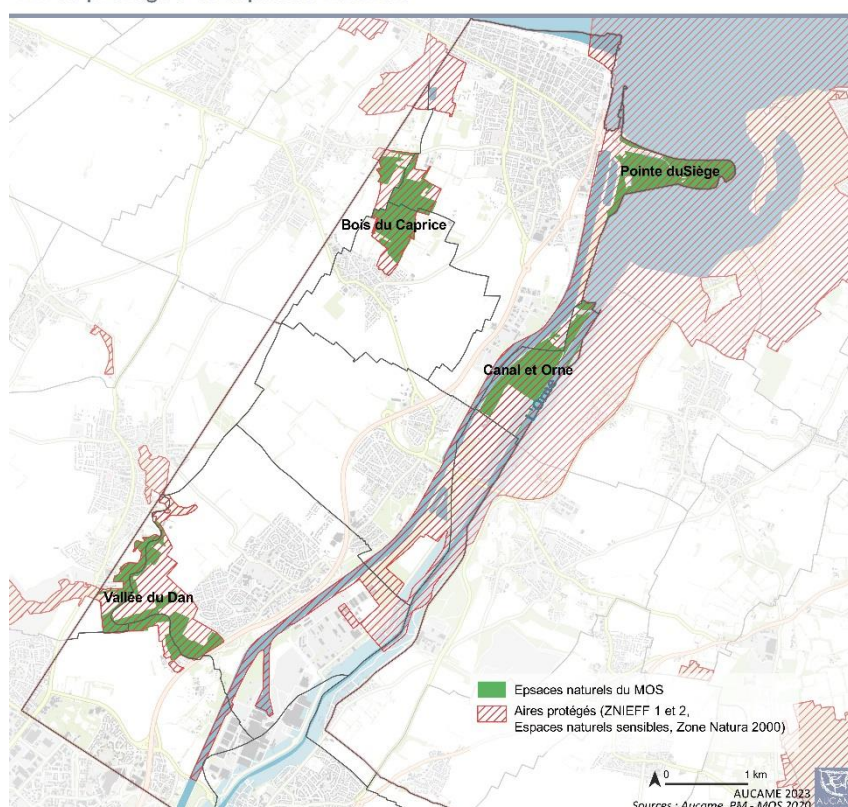
Source : MOS Caen Normandie Métropole, AUCAME

Les espaces ruraux

Les espaces ruraux représentent la majorité de l'occupation du sol de la basse vallée de l'Orne avec près de 60 % (2 200 ha) de la surface totale. La répartition au sein de ce type d'espace se fait de la manière suivante :

- L'activité agricole (1 600 ha soit 45 % du territoire) qui se concentre essentiellement à l'ouest de la RD 515, l'axe routier de Caen à Ouistreham.
- Les espaces naturels herbacés et boisés (440 ha soit 12 % du territoire) localisés dans 4 zones principales qui sont la Pointe du Siège à Ouistreham (54 ha), le Bois du Caprice (53 ha), la vallée du Dan (60 ha) et les espaces naturels entre le canal et l'Orne (48 ha). Tous ces espaces font également partie de différentes aires protégées telles que des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique de niveau 1 ou 2 (ZNIEFF), des sites Natura 2000 ou des espaces naturels sensibles (ENS).
- Le canal et l'Orne pour une grande partie des surfaces en eau.

Aires protégées et espaces naturels



Les espaces urbains

Les 40 % de surface urbanisée du territoire de la basse vallée de l'Orne sont pour l'essentiel de l'habitat, plus particulièrement de l'habitat individuel, se concentrant sur la commune littorale de Ouistreham (195 ha) et les communes de Bénouville (77 ha) et Blainville-sur-Orne (74 ha), le long du Canal.

L'activité économique arrive en deuxième position des espaces urbains, couvrant près de 9 % de la zone étudiée. La concentration la plus importante est localisée dans la zone industrielle Caen-Canal, sur les communes de Blainville-sur-Orne, Colombelles et Hérouville Saint-Clair avec Renault Trucks,

usine d'assemblage de poids-lourds et les entreprises sous-traitantes (85 ha). Au nord de ce site, on trouve le terminal portuaire de Blainville et la zone industrielle associée (78 ha), propriété du port de Caen-Ouistreham et spécialisés dans l'export de la production céréalière de la plaine de Caen. Outre de plus petites zones d'activité disséminées autour des communes de la basse vallée de l'Orne, se trouve la ZA du Maresquier, au sud de la commune de Ouistreham et 3^{ème} zone d'activité économique en termes de surface (20 ha).

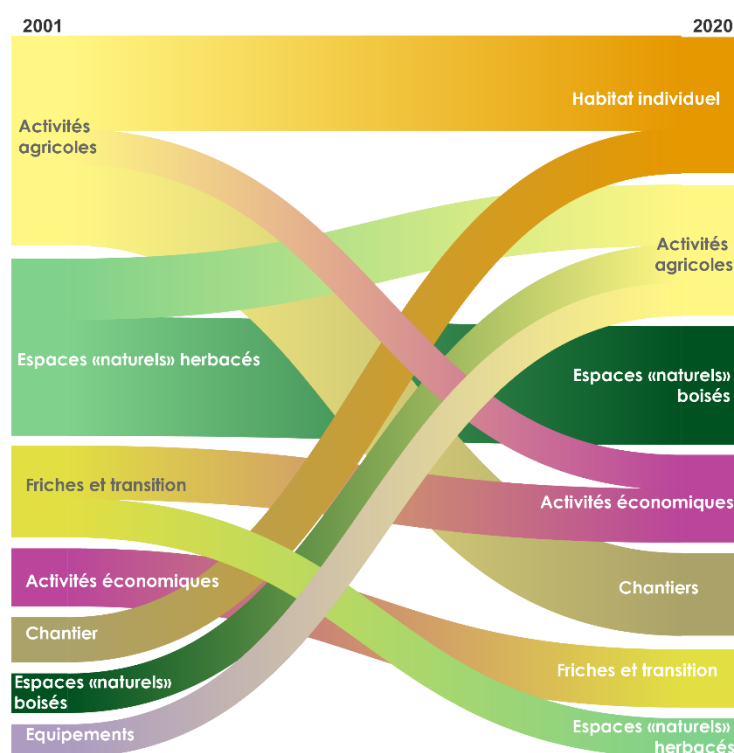
Les équipements représentent quant à eux environ 6 % de la surface de la zone étudiée et leur lien au tourisme en font une des particularités de la basse vallée de l'Orne avec une présence importante de l'hôtellerie de plein air et des musées.

Enfin les zones en friche et transition représentant environ 3 % de la surface sont localisées majoritairement dans la zone industrielle de Caen-Canal et dans la zone d'activité du Maresquier.

L'évolution de l'occupation du sol entre 2001 et 2020 sur la partie Caen la mer de la basse vallée de l'Orne

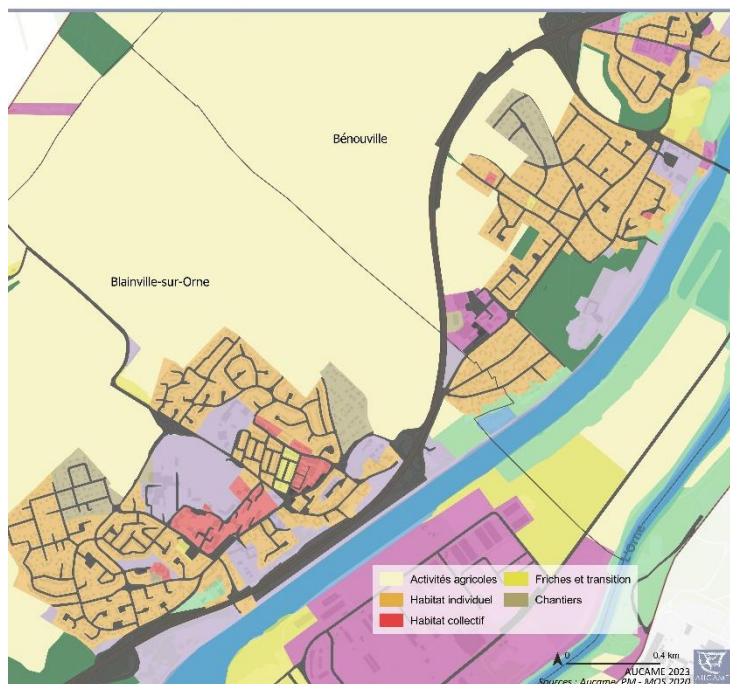
Flux d'occupation du sol entre 2001 et 2020 sur la partie CU Caen la mer

Source : MOS Caen Normandie Métropole, AUCAME

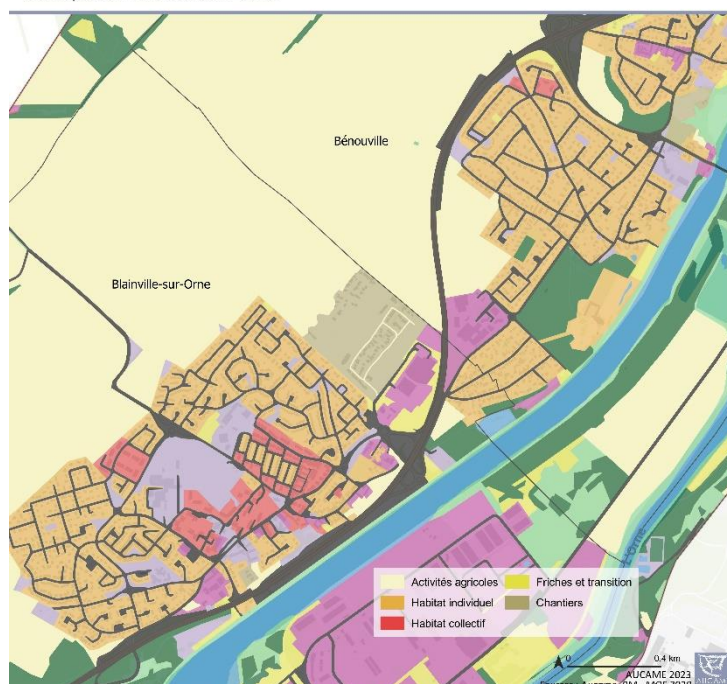


La majorité des surfaces de la basse vallée de l'Orne n'a connu que très peu d'évolution en 19 ans en termes d'occupation du sol. Ainsi, entre 2001 et 2020, un peu moins de 15 % des occupations et des usages du sol ont connu des modifications, soit un volume de près de 575 ha. L'essentiel de ces évolutions concerne des changements agricoles, vers l'habitat ou l'activité économique et est donc lié à l'urbanisation des terres agricoles.

Occupation du sol en 2001

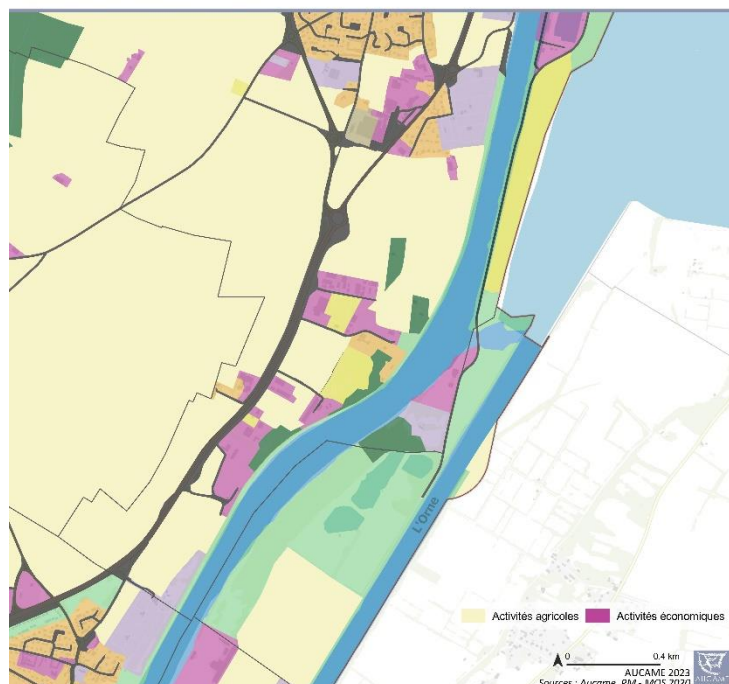


Occupation du sol en 2020

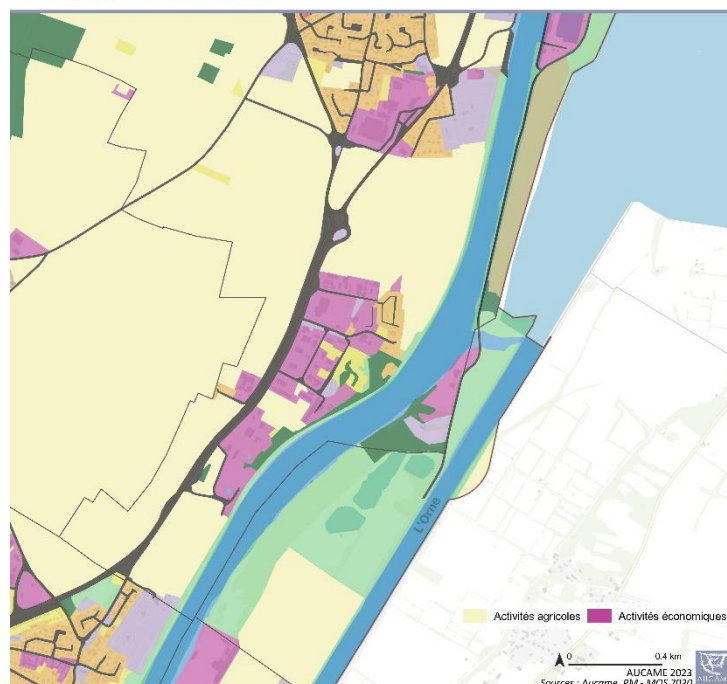


La diminution des surfaces agricoles (- 66 ha) se fait surtout au profit de l'habitat individuel de type pavillonnaire. Ce phénomène est plus particulièrement visible sur les communes de Blainville-sur-Orne et surtout Bénouville qui s'étend vers la RD 515.

Occupation du sol en 2001



Occupation du sol en 2020



Quant à l'activité économique, son extension se fait au détriment des surfaces agricoles pour la ZA du Maresquier, mais sur des zones en friche et transition pour la ZI de Caen-Canal.

Peu d'évolutions peuvent être observées en ce qui concerne les autres classes urbaines, hormis une augmentation significative de l'habitat collectif sur la commune de Blainville-sur-Orne.

Pour les classes dites « naturelles », on note une stabilité totale de la surface entre 2001 et 2020, à savoir 430 ha. Les changements ne sont qu'une évolution de la strate végétale, c'est-à-dire des espaces herbacés et arbustifs qui deviennent des espaces boisés. En 2001, la zone comprenait 230 ha d'espaces naturels et 200 ha d'espaces boisés et en 2020, une diminution à 180 ha d'espaces naturels et une augmentation à 250 ha d'espaces boisés.

Cette stabilité de la couverture naturelle s'explique par le fait qu'elles se trouvent dans des aires protégées. Par exemple, en Espaces Naturels Sensibles (ENS) pour la vallée du Dan, en zone Natura 2000 et Zone d'intérêt écologique et faunistique et floristique de niveau 1 pour la Pointe du Siège ou l'Estuaire de l'Orne.

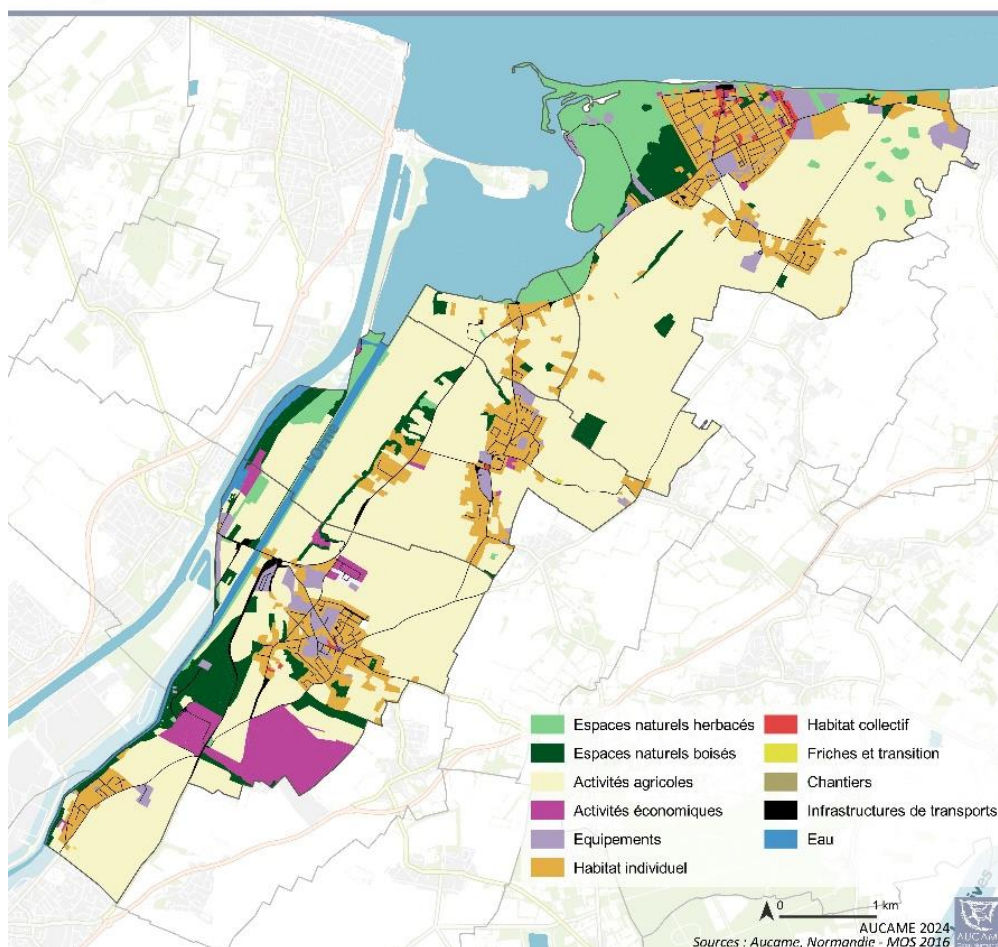
Les espaces ruraux consommés entre 2001 et 2020 sont quasi exclusivement agricoles et le sont surtout au profit de l'habitat individuel et de l'activité. Pareillement, les nouveaux espaces urbains consomment presque exclusivement des terres agricoles. Inversement, on note une stabilité de la couverture naturelle de la basse vallée de l'Orne.

B. Évolution de l'occupation de la basse vallée de l'Orne dans le périmètre de la Communauté de communes Normandie-Cabourg-Pays d'Auge-NCPA- (au sens du périmètre défini dans la DTA)

En 2017, le périmètre du SCoT de Caen-métropole a évolué avec, entre autres, le départ de la Communauté de communes Campagne et Baie de l'Orne (CABALOR), se trouvant sur la rive droite de l'Orne. Par la suite, la nouvelle Communauté de communes Normandie-Cabourg-Pays d'Auge, succédant à la CdC CABALOR, a intégré le SCoT du Nord Pays d'Auge. Par conséquent, le MOS Caen-Métropole n'intégrant plus ce territoire à partir du millésime 2016, il était impossible de faire une évolution, entre les MOS de l'AUCAME 2001 et 2020. Afin d'effectuer une analyse similaire de l'évolution de l'occupation du sol de la rive droite de la basse vallée de l'Orne, le millésime 2001 du MOS de Caen-Métropole a été comparé, cette fois-ci avec le MOS régional 2016. Ce MOS régional, qui couvre le territoire de l'ex Basse-Normandie, a été construit sur le même modèle que la future donnée de l'Occupation du Sol à Grande Échelle (OCS GE) produite par l'IGN avec une nomenclature en deux dimensions (couverture et usage du sol). Ce même travail d'harmonisation a été réalisé pour aboutir à une nomenclature commune.

L'occupation du sol en 2016 (partie NCPA)

Occupation du sol en 2016

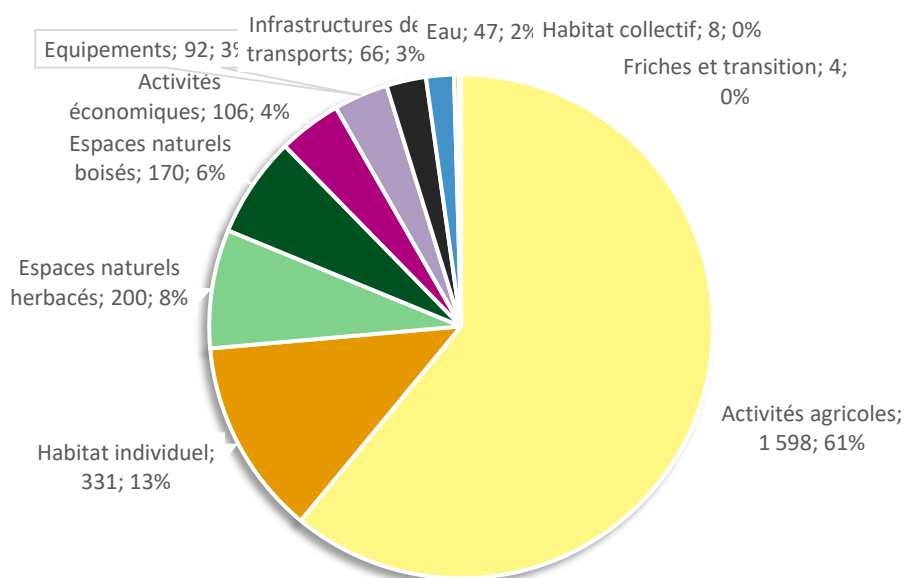


Source : MOS Région Basse-Normandie, EPFN et Région Normandie, AUCAME

Occupation du sol niv.1	Occupation du sol niv.2	2001 (en ha)	2016 (en ha)	Solde 2001/2016 (en ha)	Evolution 2001/2016 (en %)
Espaces ruraux	Activités agricoles	1 673	1 598	-75	-4,5%
	Eau	47	47	0	0,0%
	Espaces "naturels" herbacés	295	215	-80	-27,1%
	Espaces "naturels" boisés	100	170	+70	70,0%
Espaces urbains	Activités économiques	72	106	+34	47,2%
	Chantiers	4	0	-4	-100,0%
	Equipements	88	92	+4	4,6%
	Friches et transition	1	4	+3	300,0%
	Habitat collectif	7	8	+1	14,3%
	Habitat individuel	284	331	+47	16,6%
	Infrastructures de transports	66	66	0	0,00%
TOTAL		2 637	2 637	0	0,00%

Source : MOS Région Basse-Normandie, EPFN et Région Normandie, AUCAME

Occupation du sol en 2016 en hectares et pourcentages (partie NCPA)



Source : MOS Région Basse-Normandie, EPFN et Région Normandie, AUCAME

Les espaces ruraux

Les espaces ruraux représentent la majorité de l'occupation du sol de la rive droite de la basse vallée de l'Orne avec près de 77 % (2 015 ha) de la surface totale. La répartition au sein de ce type d'espace se fait de la manière suivante :

- L'activité agricole (1 673 ha soit 61 % du territoire) qui se concentre de manière uniforme sur le territoire.
- Les espaces naturels herbacés et boisés (370 ha soit 14 % du territoire) localisés dans deux zones principales qui sont la baie de l'Orne (207 ha) sur les communes de Sallenelles et Merville-Franceville-Plage ainsi que les espaces naturels au nord de l'usine de Ranville (56 ha). Tous ces espaces font également partie de différentes aires protégées telles que des Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique de niveau 1 ou 2 (ZNIEFF), des sites Natura 2000 ou des Espaces naturels sensibles (ENS).

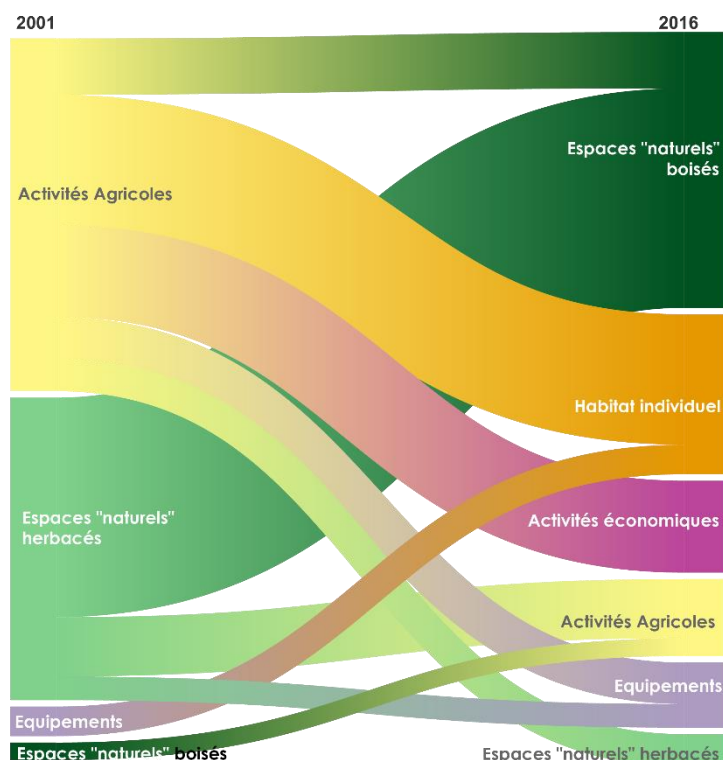
Les espaces urbains

Les 23 % de surfaces urbanisées du territoire de la rive droite de la basse vallée de l'Orne sont pour l'essentiel de l'habitat, plus particulièrement de l'habitat individuel, se concentrant sur la commune littorale de Merville-Franceville-Plage (143 ha) et les communes de Ranville (90 ha), Amfreville (75 ha) et Sallenelles (23 ha).

L'activité économique arrive en deuxième position des espaces urbains, couvrant près de 4 % de la zone étudiée. Elle se concentre presque exclusivement sur la commune de Ranville avec la cimenterie Calcia (20 ha) au sud de la commune, la carrière de calcaire (77 ha) qui permet d'alimenter la cimenterie et la zone d'activité des Capucines au nord de Ranville (9 ha).

Les équipements représentent quant à eux environ 4 % de la surface de la zone étudiée et leur lien au tourisme en font une des particularités de la basse vallée de l'Orne avec une présence importante de l'hôtellerie de plein air majoritairement sur le littoral (26 ha) et des musées avec le Mémorial Pégasus et le musée de la Batterie de Merville.

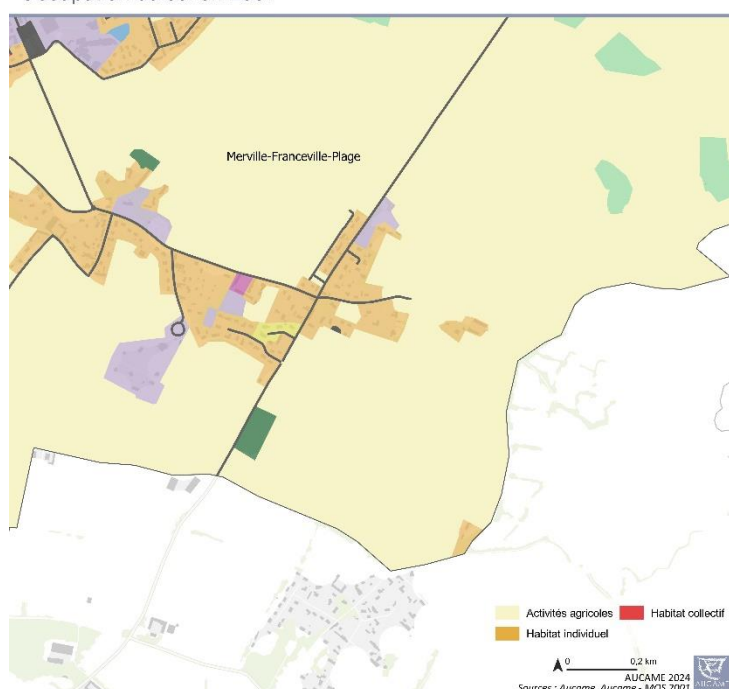
L'évolution de l'occupation du sol entre 2001 et 2016 (partie NCPA)



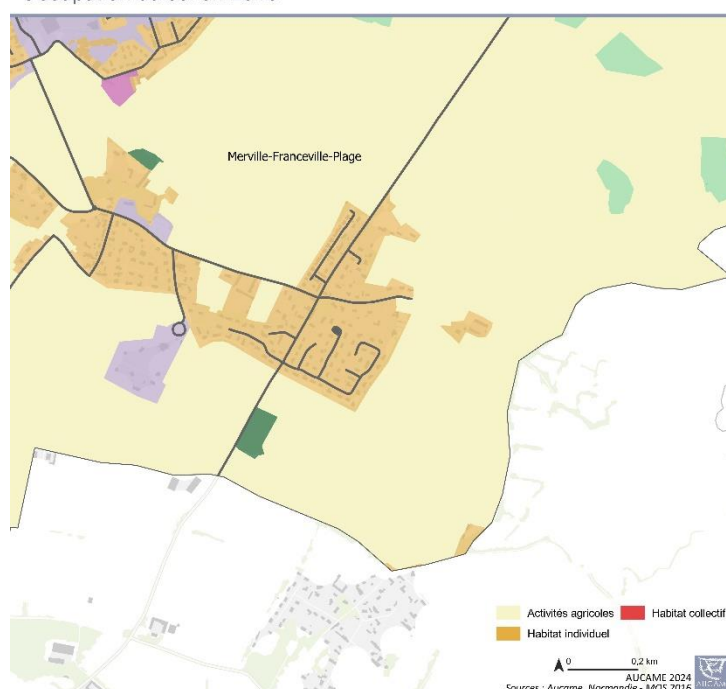
Comme pour la rive gauche de la basse vallée de l'Orne, la majorité des surfaces a connu peu d'évolution en 15 ans en termes d'occupation du sol. Ainsi, c'est un peu moins de 20 % des occupations et des usages du sol qui ont connu des modifications, soit un volume de près de 525 ha. Ce sont surtout des évolutions de surfaces agricoles vers de l'habitat ou de l'activité économique et elles sont donc liées à l'urbanisation des terres agricoles.

La diminution des surfaces agricoles (- 75 ha) se fait surtout au profit de l'habitat individuel de type pavillonnaire et concerne les 4 communes de la rive droite, de façon très homogène, avec une

Occupation du sol en 2001



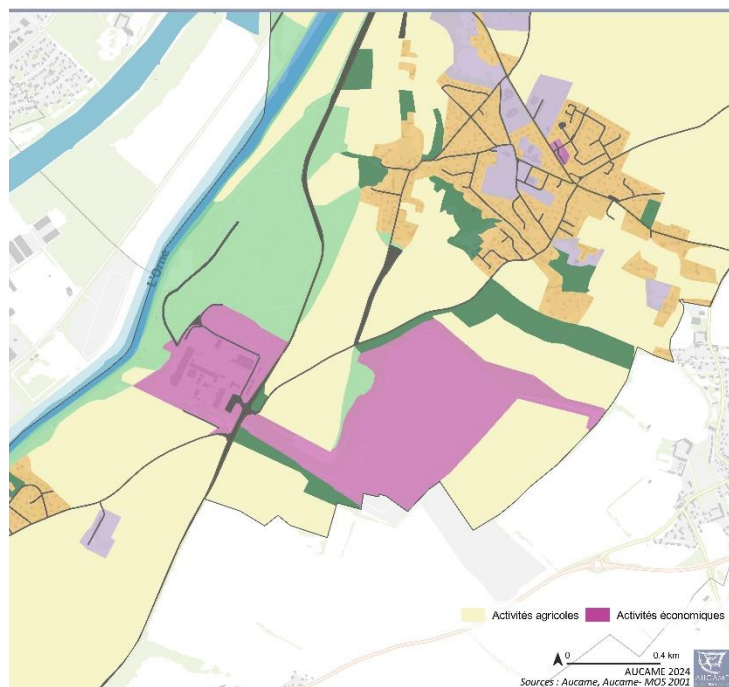
Occupation du sol en 2016



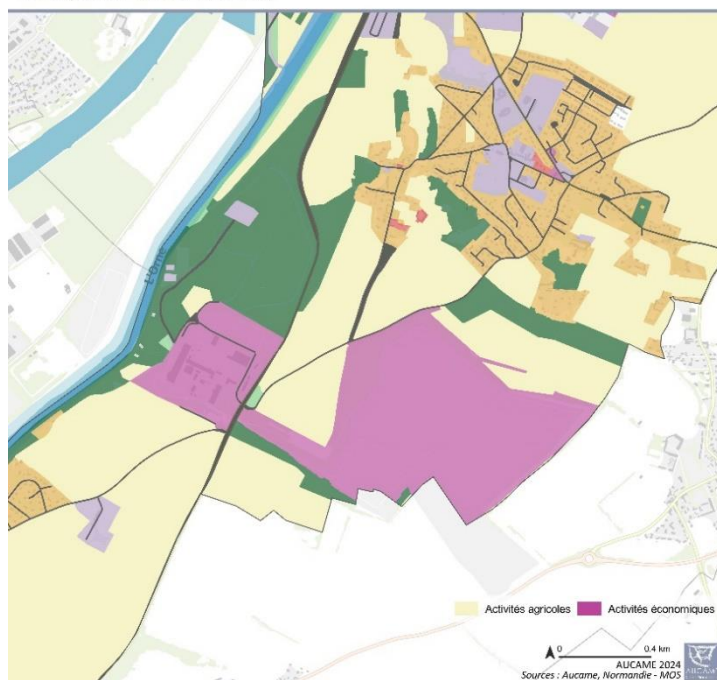
augmentation de 12 ha pour Merville-Franceville-Plage, Amfreville et Ranville ainsi que 6 ha pour Salenelles.

Pour l'activité économique, son extension se fait également au détriment des surfaces agricoles et presque exclusivement sur la commune de Ranville (+ 30 ha), dans la ZA des Capucines, mais surtout pour l'extension de la carrière de calcaire de la cimenterie.

Occupation du sol en 2001



Occupation du sol en 2016

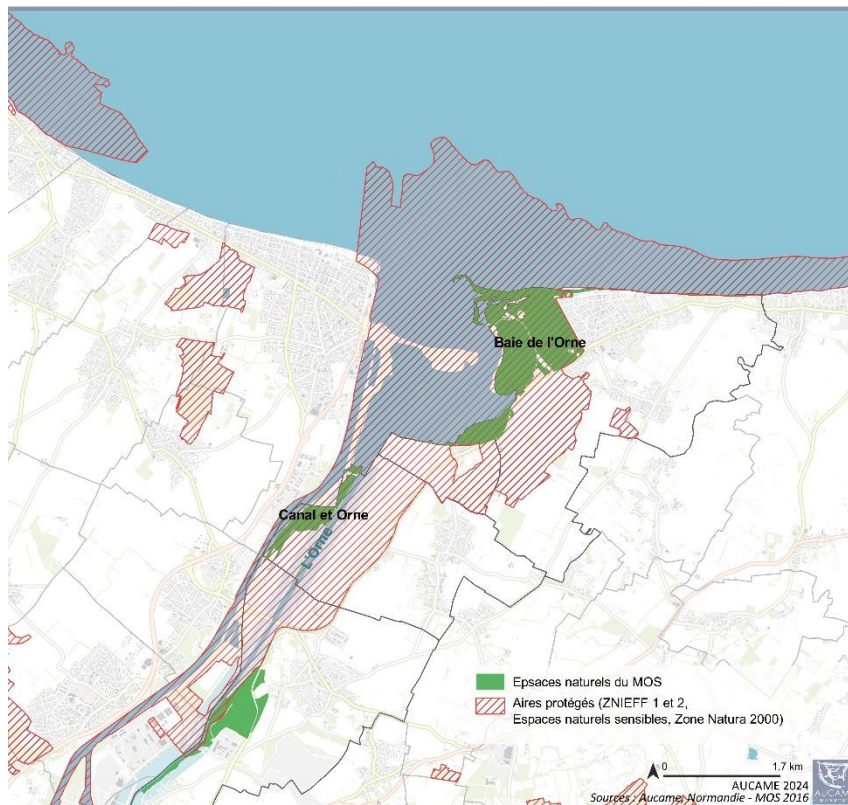


Peu d'évolutions peuvent être observées en ce qui concerne les autres classes urbaines.

Pour les classes dites « naturelles », contrairement à la rive droite, on note une légère augmentation de la surface entre 2001 et 2016, + 8 ha, passant de 424 à 432 ha. Les changements sont le plus souvent une évolution de la strate végétale, c'est-à-dire des espaces herbacés et arbustifs qui deviennent des espaces boisés. En 2001, la zone comprenait 292 ha d'espaces naturels et 85 ha d'espaces boisés avec, en 2016, une diminution de 215 ha d'espaces naturels et une augmentation de 170 ha d'espaces boisés, c'est-à-dire un doublement de l'espace boisé.

Cette stabilité de la couverture naturelle s'explique par le fait qu'elle se trouve également dans des aires protégées telles qu'en Espaces naturels sensibles (ENS), en zone Natura 2000 et en Zone d'intérêt écologique et faunistique et floristique de niveau 1 (ZNIEFF).

Aires protégées et espaces naturels



Les espaces ruraux consommés entre 2001 et 2016 sont quasi exclusivement agricoles et le sont surtout au profit de l'habitat individuel et de l'activité économique. Pareillement, les nouveaux espaces urbains consomment presque exclusivement des terres agricoles. Inversement, on note une légère augmentation de la couverture naturelle de la basse vallée de l'Orne.