

**Aménagement du Territoire et DTA de l'Estuaire de la Seine  
évaluation au 4e trimestre 2014**

**Transcription dans les documents d'urbanisme**

**Schémas de Cohérence Territoriale**

Depuis l'approbation de la DTA, huit SCoT ont été approuvés, trois d'entre eux sont même entrés en phase de révision.

Le SCoT Nord-Pays-d'Auge reprend les espaces identifiés par la DTA en matière de protection du littoral et prolonge la protection par des orientations de préservation ciblées sur le secteur des « vaches noires », de Pennedepie et les marais de Villers/Blonville. Ce SCoT est en cours de révision.

Le SCoT de Caen-métropole intègre les éléments de la DTA, tant en matière de protection du littoral et des espaces naturels. Les orientations en matière de développement, notamment zone d'activités logistique, contournement de Caen ou secteur industrialo-portuaires sont également intégrés au document. Ce SCoT est en cours de révision.

Le SCoT Sud-Pays-d'Auge, dans son document d'orientation générale ne fait pas référence à la DTA. Il intègre une zone d'activité à l'est de Lisieux (Lisieux – Pays d'Auge) qui bien que n'étant pas embranchée au réseau ferroviaire, peut se rapprocher du projet de zone logistique prévu par la DTA, les besoins de l'estuaire étant évoqués. La préservation de l'environnement et du paysage sont conformes à la DTA.

Le SCoT du Havre reprend les espaces identifiés par la DTA en matière de protection du littoral et de développement économique. Certains projets, portés par le SCoT en relais de la Directive Territoriale, restent toutefois à définir plus finement conformément à ce qui est indiqué dans la DTA.

Le SCoT des Hautes-Falaises a intégré les éléments de la DTA concernant notamment la protection du littoral ou la structuration urbaine ainsi que les quelques éléments relatifs à l'activité économique le concernant. Les objectifs de développement bien qu'étant sensiblement trop ambitieux pour ce territoire périurbain ne sont pas en contradiction avec la DTA.

Le SCoT Caux-Vallée de Seine a intégré l'essentiel des éléments prescrits par la DTA, en particulier concernant les espaces de développement économique ou l'équilibre avec la préservation de l'environnement et de l'agriculture.

Le SCoT entre Seine et Bray sera prochainement approuvé. Les éléments qui préfigurent le DOO montrent une prise en compte de la DTA notamment par l'inscription de la réservation de l'espace nécessaire à la zone logistique du territoire. Si ce territoire périurbain prévoit un développement peu compatible avec la métropolisation recherchée sur l'agglomération rouennaise proche, de nets efforts sont fait en matière de préservation des espaces.

Les SCoTs du Roumois et de Risle-Charentonne proposent des projets de territoire cohérents avec les dispositions, notamment sur le plan de la structuration du territoire ou de la protection des espaces. Ils ont également intégré la section sud de l'A28, réalisée depuis l'approbation de la DTA.

Le SCoT de la Métropole de Rouen Normandie est en cours d'approbation.

Le reste du territoire est, pour l'essentiel, couvert par des SCoT en cours d'élaboration. Quelques espaces non-couverts subsistent dans le nord-est du territoire (Pays de Bray, Barentin-Pavilly et Plateau Vert)

La DTA est un puissant outil prescriptif qui permet d'appuyer et de compléter le dire du code de l'urbanisme en matière de planification et d'aménagement durable du territoire. Elle a ainsi permis d'anticiper dans l'élaboration de ces documents, au moins partiellement, des dispositions qui sont aujourd'hui portées par les lois Grenelle puis ALUR.

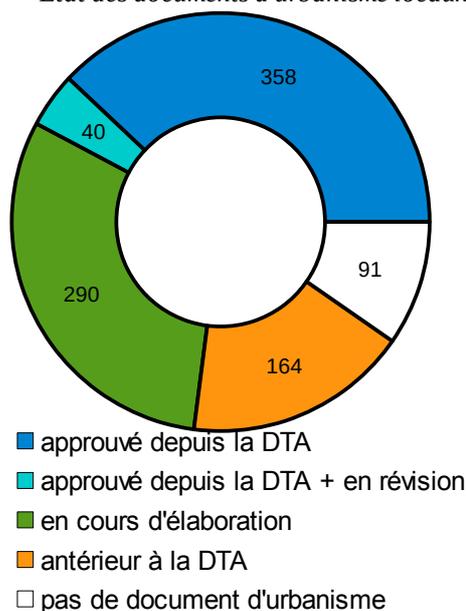
## Plans Locaux d'Urbanisme

Le territoire comporte 943 communes. Plus du tiers d'entre elles ont approuvé leur document d'urbanisme depuis la DTA, un tiers sont en cours d'élaboration ou de révision. Un cinquième environ sont dotées d'un document ancien et moins d'une centaine de communes sont sans document d'urbanisme. À noter que la loi ALUR devrait fortement modifier la dynamique, les documents anciens pouvant être frappés de caducité à l'horizon 2017.

Les situations sont naturellement contrastées suivant les territoires, l'Eure disposant d'une couverture moindre en documents d'urbanisme, la Seine-Maritime étant le territoire où les documents récents sont les plus représentés et le Calvados celui où les procédures en cours sont les plus nombreuses.

Cette situation de large majorité des documents postérieurs à la DTA, ne doit pas masquer les difficultés de transposition des prescriptions à l'échelle communale. En effet, en dehors des secteurs pour lesquels des éléments spatialisés particuliers étaient prévus (secteurs portuaires notamment), il sera nécessaire que le travail mené dans le cadre des SCoT soit terminé pour disposer d'une échelle d'analyse intermédiaire.

Etat des documents d'urbanisme locaux



## Grands projets d'aménagement

### Grand Canal

Le projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du grand canal du Havre permettant une liaison directe entre Port 2000 et la Seine fait partie des éléments inscrits à la DTA. Le projet vise trois objectifs :

- en matière de transports, améliorer la fluidité des circulations sur la zone portuaire et faciliter la croissance du transport fluvial,
- en matière économique, augmenter la capacité d'accueil pour de nouvelles activités industrialo-portuaires,
- en matière d'environnement, participer à la gestion et au bon fonctionnement environnemental des milieux naturels, notamment de la réserve naturelle de l'estuaire de la Seine.

Le débat public, qui fait partie de la procédure de concrétisation du projet, a permis de faire émerger les grandes problématiques et d'isoler deux options avec variantes du projet. Le projet est néanmoins retardé : seule la possibilité de réalisation d'études complémentaires a été inscrite par le Grand Port Maritime du Havre au projet stratégique 2014-2019. La décision du tracé est repoussée au projet stratégique suivant.

### Ligne Nouvelle Paris Normandie

En matière de transports et de déplacements, la DTA fixe deux grands objectifs : l'amélioration de la desserte du territoire de l'Estuaire depuis l'Île-de-France et l'amélioration des dessertes entre les trois grandes agglomérations d'une part et entre ces agglomérations et les autres pôles urbains principaux du territoire d'autre part. Elle prévoit dans ce cadre la mise en œuvre du projet "Liaison Rapide Normandie Vallée de Seine" correspondant à ces objectifs.

Le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie tel que vu par les acteurs du territoire a bien vocation à répondre à ces objectifs, ainsi que l'a montré le travail mené sur les fonctionnalités du projet en 2010 et 2011.

Le débat public a permis de conclure à l'intérêt du projet. Le conseil d'administration de RFF a ainsi décidé le 5 avril 2012 de lancer les études préalables à l'enquête publique sur la base d'un certain nombre de fonctionnalités parmi lesquelles l'implantation d'une gare en rive gauche à Rouen sur le site de Saint-Sever,

l'amélioration du secteur du Mantois, et des temps de parcours améliorés vers Le Havre et Caen. Ces orientations ont été confirmées par l'inscription du projet dans les priorités nationales établies par la commission mobilité 21 à l'été 2013.

### **Logistique normande**

Force est de constater que les sites logistiques portés par la DTA peinent à émerger. D'une part, le contexte et les opportunités foncières ont évolués depuis l'élaboration du document, d'autre part un travail d'appropriation de l'enjeu et de définition de ces zones et de leurs objectifs est encore à faire au niveau local, où la notion de logistique à valeur ajoutée est souvent mal comprise.

Cependant, deux collectivités mènent des études pré-opérationnelles :

- Un partenariat entre la Communauté de Communes Caux Vallée de Seine et la Communauté de Communes de Campagne de Caux a permis de réaliser une étude d'opportunité et de faisabilité de création de la zone d'activités bi-modale de Beuzeville la Grenier;
- Suite aux résultats positifs de l'étude d'opportunité livrée en 2006, commandée au bureau d'étude Real Convergence, la Communauté de Communes du Moulin d'Ecalles a décidé, en décembre 2007, de prendre en compte la zone logistique DTA dans les études préalables du projet d'extension de la zone d'activités qui est voisine. La Communauté de Communes souhaite toutefois se consacrer à la zone d'activités avant de développer la zone logistique DTA;

Ce succès mitigé des zones identifiées par la DTA n'est pourtant pas la traduction d'un désintérêt des territoires pour la question logistique :

- Le SCoT de Caen-métropole, approuvé en octobre 2011, définit un secteur « d'envergure métropolitaine » au sud-est de l'agglomération, orienté vers le développement des activités logistiques et de services. Cette orientation pour le secteur Mondeville/Cormelles-le-Royal doit permettre l'implantation d'une plate-forme multimodale, à proximité du périphérique et de la voie ferrée, susceptible de répondre aux besoins logistiques de l'agglomération, en assurant les mesures de protection foncière des espaces stratégiques nécessaires.
- Situé dans l'est de l'agglomération rouennaise, sur un secteur en partie constitué de friches industrielles, le site de Seine-Sud a vocation à recevoir des activités économiques variées. A proximité immédiate de l'axe ferroviaire Paris-Rouen, de l'Autoroute A13 et, potentiellement, du débouché de la liaison A28-A13, cet espace dispose de nombreux atouts pour le développement d'un site logistique tri-modal d'une centaine d'hectares concomitant à un développement industriel.
- De l'autre côté de la boucle de la Seine, le site de l'ancienne raffinerie Pétroplus, accueillera prochainement dans le cadre du projet de requalification porté par l'entreprise Valgo un site logistique d'une cinquantaine d'hectare pour lequel l'entreprise Eiffage Construction a clairement manifesté son intérêt.