

## Aménagement du Territoire et DTA de l'Estuaire de la Seine évaluation au 4<sup>ème</sup> trimestre 2012

### Transcription dans les documents d'urbanisme

#### Schémas de Cohérence Territoriale

Depuis l'approbation de la DTA, quatre SCoT ont été approuvés. Celui de Nord-Pays-d'Auge en décembre 2007, ceux de Caen-métropole et Sud Pays-d'Auge en octobre 2011 et celui du Havre-Pointe de Caux Estuaire en février 2012.

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.

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.

Le SCoT Sud-Pays-d'Auge, dans son document d'orientation générale ne fait pas référence à la DTA. Il prévoit une zone dédiée à des activités diverses à l'est de Lisieux (Lisieux – Pays d'Auge) à un emplacement initialement prévu pour un projet de zone logistique prévu à la DTA, les besoins de l'estuaire étant évoqués. La préservation de l'environnement et du paysage sont conformes à la DTA, mais cet emplacement n'est pas embranché au réseau ferroviaire.

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 reste du territoire est, pour l'essentiel, couvert par des SCoT en cours d'élaboration. Quelques espaces non-couverts subsistent en périphérie 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.

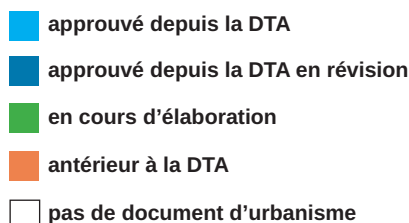
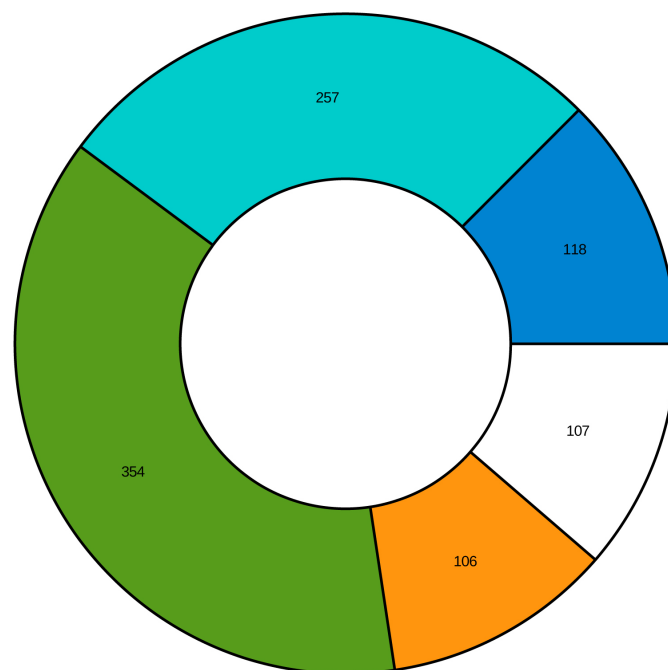
#### Plans Locaux d'Urbanisme

Le territoire comporte 942 communes<sup>1</sup>. Plus du tiers d'entre elles ont approuvé leur document d'urbanisme depuis la DTA et près de 40% d'entre-elles sont actuellement en cours d'élaboration ou de révision. Le dernier cinquième se partage équitablement entre communes dotées d'un document ancien et communes sans document d'urbanisme qui représentent chacune un peu plus de 10% du territoire.

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 procédures en cours sont les plus nombreuses et le Calvados celui où les documents récents sont les plus représentés.

Cette situation en apparence avantageuse pour la DTA, puisque plus des trois quarts des communes vont être dotées de documents postérieurs à son approbation, ne doit pas masquer les difficultés, voire l'impossibilité d'une transposition directe de ses 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. Cet effet se fait déjà sentir dans le Calvados, désormais couvert par trois SCoT et où les procédures de révision de documents postérieurs à la DTA concernent près de 40% des communes.

Etat des documents d'urbanisme locaux



1 Fusion de Bois-Guillaume et Bihorel en Seine-Maritime

## 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 qui font l'objet d'études détaillées et seront soumises à la décision du conseil de surveillance du grand port maritime du havre à l'été 2013.

### 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.

### 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 évolué 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.

Le développement à l'entrée est de Lisieux, tel que mentionné précédemment, d'une zone multi-activités à l'emplacement initialement prévu pour une plate-forme logistique pure traduit ces difficultés.

Cependant, deux collectivités mènent des études pré-opérationnelles :

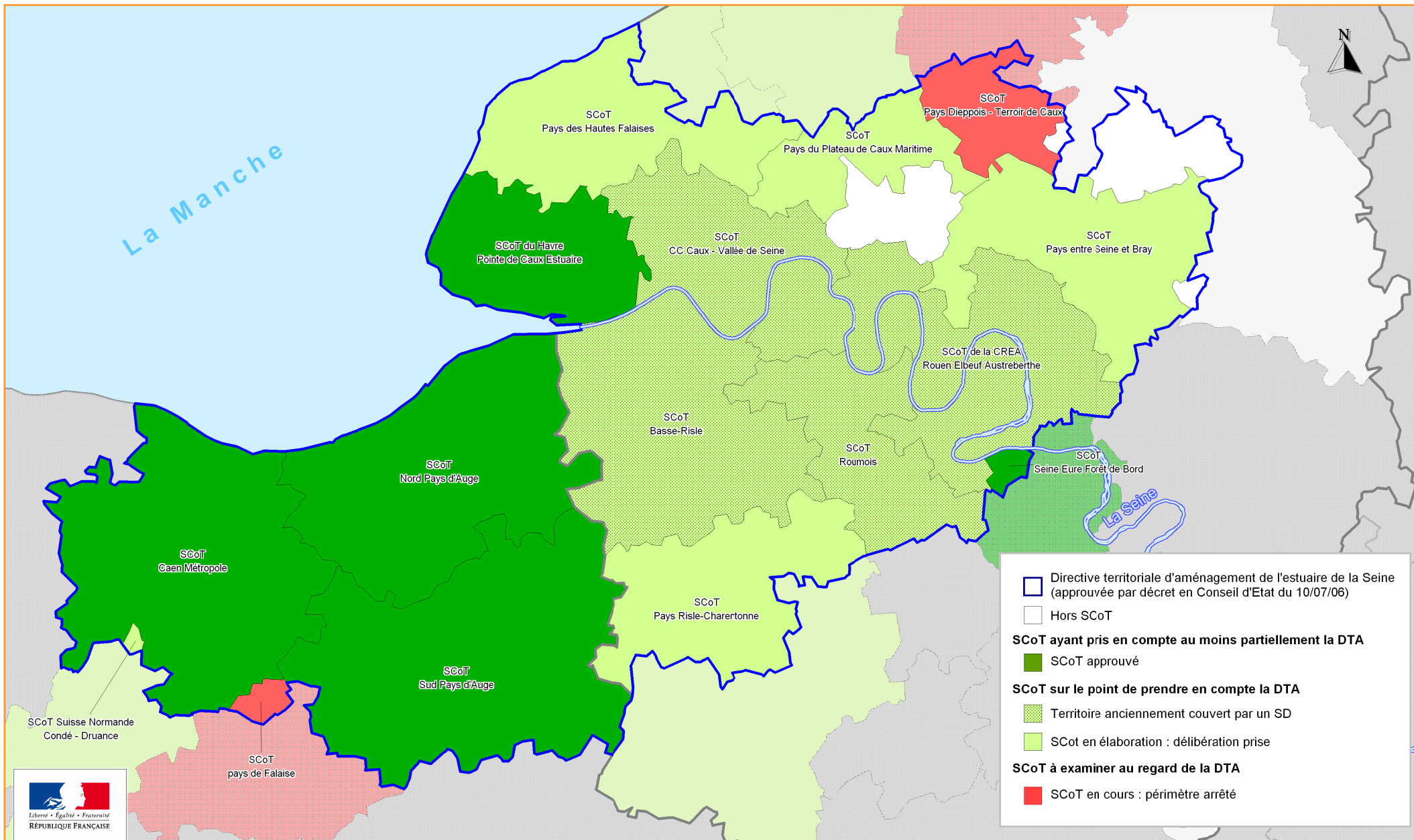
- Un partenariat entre la Communauté de Communes Caux Vallée de Seine et la Communauté de Communes de Campagne de Caux a permis de réaliser une étude d'opportunité et de faisabilité de création de la zone d'activités bi-modale de Beuzeville la Grenier;
- Suite aux résultats positifs de l'étude d'opportunité 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 :

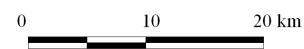
- Le Scot de Caen-métropole, approuvé en octobre 2011, définit un secteur « d'envergure métropolitaine » au sud-est de l'agglomération, orienté vers le développement des activités logistiques et de services. Cette orientation pour le secteur Mondeville/Cormelles-le-Royal doit permettre l'implantation d'une plateforme 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.



# Prise en compte de la DTA dans les SCoT - 01/12/2012

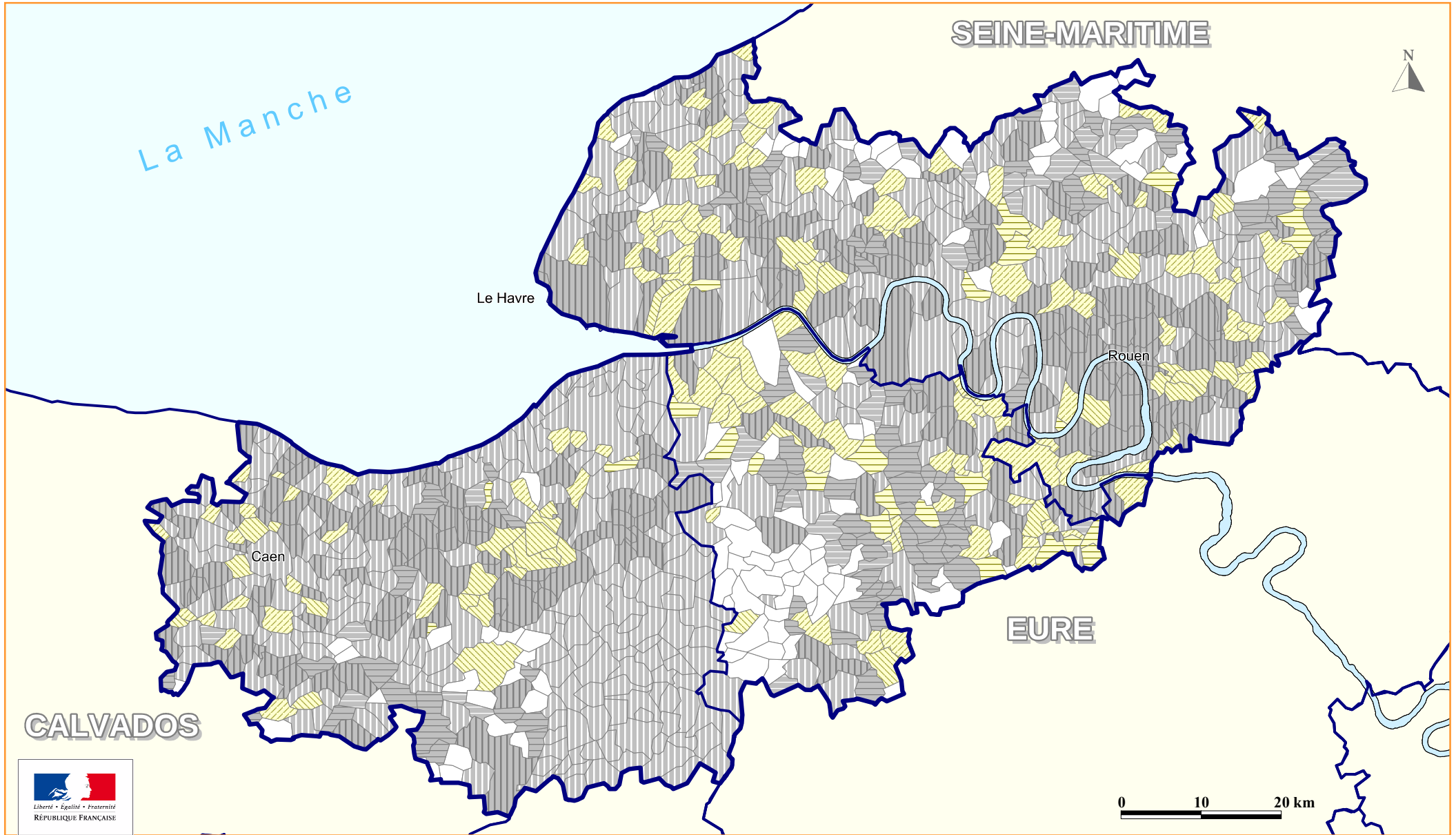


K:\AMENAGEMENT\_URBANISME\_FONCIER\2012\149\_SCoT-DTA\2012-149\_SCoT-DTA.WOR



# Prise en compte de la DTA dans les documents de planification urbaine

Etat d'avancement des procédures au 10 décembre 2012



### Limites territoriales

- Directive Territoriale d'Aménagement de l'estuaire de la Seine (approuvée par décret en Conseil d'Etat le 10/07/2006)
- Départements

### Documents d'urbanisme ayant pris en compte la DTA

- PLU approuvés après la DTA
- Cartes Communales approuvées après la DTA

### Documents d'urbanisme en cours de prise en compte de la DTA

- PLU en cours d'élaboration ou de révision
- Cartes Communales en cours d'élaboration ou de révision

### Documents d'urbanisme à examiner au regard de la DTA

- POS approuvés avant la DTA
- PLU approuvés avant la DTA
- Cartes Communales approuvées avant la DTA

### Règlement National de l'Urbanisme

- Application stricte du RNU