

## Aménagement du Territoire et DTA de l'Estuaire de la Seine évaluation au 4<sup>ème</sup> trimestre 2015

### Transcription dans les documents d'urbanisme

#### Schémas de Cohérence Territoriale

La Directive Territoriale d'Aménagement est concernée par 17 SCoT. Douze d'entre eux ont été approuvés depuis l'approbation de la DTA, trois d'entre eux sont même entrés en phase de révision.

**Le SCoT de la Métropole de Rouen Normandie** intègre bien les principaux éléments prévus par la DTA. Qu'il s'agisse des espaces portuaires du GPMP, de la future réalisation de la liaison A28-A13 ou des espaces de préservation de la ceinture verte. Par ailleurs, le projet métropolitain est conforme aux ambitions de la DTA et prévoit le développement d'une offre logistique complémentaire des zones déjà identifiées par le document.

**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 général ne fait pas référence à la DTA. Elle 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 à 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 Pointe de Caux Estuaire** 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** a inscrit 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 faits 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 Seine Eure Forêt de Bord**, situé vraiment aux franges du territoire concerné a également intégré la DTA.

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

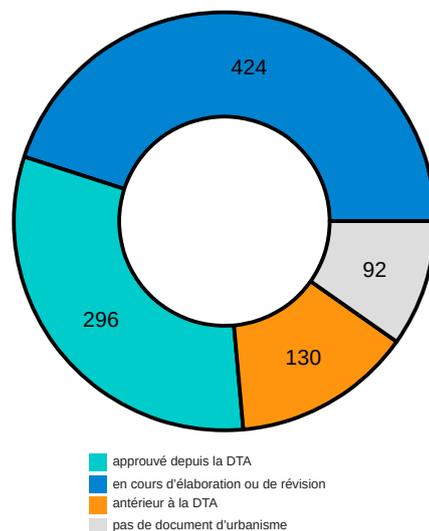
La DTA est un puissant outil prescriptif qui permet d'appuyer et de compléter le dire du code de l'urbanisme en matière de planification et d'aménagement durable du territoire. Elle a ainsi permis d'anticiper dans l'élaboration de ces documents, au moins partiellement, des dispositions qui sont aujourd'hui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

#### Plans Locaux d'Urbanisme

Le territoire comporte 942 communes. Près de la moitié d'entre elles ont approuvé leur document d'urbanisme depuis la DTA, un tiers sont en cours d'élaboration ou de révision. Un huitième 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 étant pour la plupart frappés de caducité dès le début de l'année 2016.

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.



## 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. En 2013, le GPMH a suspendu le projet d'extension du grand canal du Havre et a reporté le choix de la variante au-delà de 2020.

### Ligne Nouvelle Paris Normandie

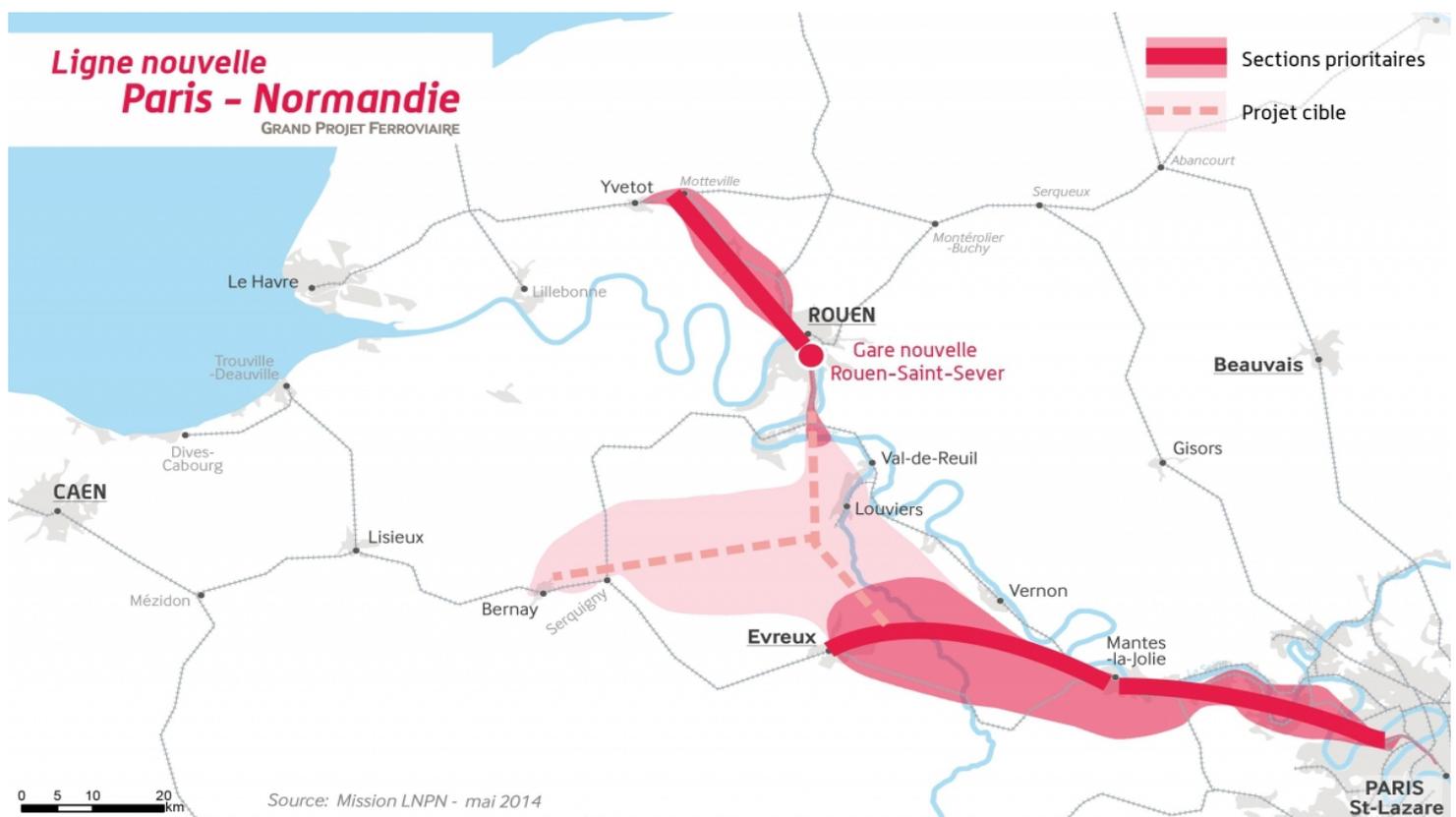
En matière de transports et de déplacements, la DTA fixe deux grands objectifs : l'amélioration de la desserte du territoire de l'Estuaire depuis l'Île-de-France et l'amélioration des dessertes entre les trois grandes agglomérations d'une part et entre ces agglomérations et les autres pôles urbains principaux 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 (3 octobre 2011 - 3 février 2012) a permis de conclure à l'intérêt du projet. Le conseil d'administration de RFF (désormais SNCF Réseau) a ainsi décidé le 5 avril 2012 de poursuivre le projet et 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 Rouen, Le Havre et Caen. A l'issue des conclusions de la commission Mobilité 21, le Ministre en charge des transports a précisé, en novembre 2013, le cadre des études à mener par SNCF Réseau et a confié la présidence du comité de pilotage au Préfet François Philizot (Délégué Interministériel au Développement de la Vallée de la Seine). La réalisation du projet est ainsi prévue en 2 phases :

- la 1<sup>ère</sup> phase (projet prioritaire) vise à réaliser d'ici 2030 les 3 sections prioritaires suivantes : Paris-Mantes, Mantes-Evreux et Rouen-Yvetot (dont la nouvelle gare d'agglomération de Rouen en rive gauche)
- la 2<sup>ème</sup> phase (projet cible), à réaliser après 2030, porte sur les sections complémentaires Evreux-Bernay et Evreux-Rouen (Y de l'Eure)

La réalisation des études préalables à l'enquête d'utilité publique du projet prioritaire est inscrite au CPIER 2015-2020 Vallée de la Seine, avec pour objectif une enquête publique à l'horizon 2020.



## 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.