

Aménagement du Territoire et DTA de l'Estuaire de la Seine évaluation au 3^{ème} trimestre 2011

Transcription dans les documents d'urbanisme

Schémas de Cohérence Territoriale

Depuis l'approbation de la DTA, deux SCoT avaient été approuvés. Celui de Nord-Pays-d'Auge en décembre 2007 et celui du Havre-Pointe de Caux-Estuaire en janvier 2008. Le SCoT du Havre a depuis fait l'objet d'une annulation par le Tribunal Administratif de Rouen (décembre 2010).

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 du Havre - Pointe de Caux - Estuaire fait l'objet d'une nouvelle élaboration pour une approbation avant la fin de l'année 2011, visant essentiellement à assurer la sécurité juridique et la cohérence des PLU du territoire.

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, Austreberthe 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.

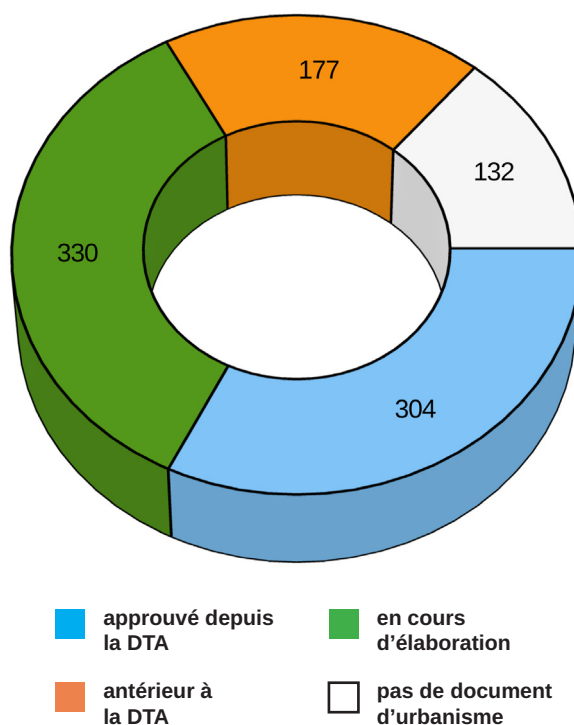
Plans Locaux d'Urbanisme

Le territoire comporte 943 communes. Un peu moins du tiers d'entre elles ont approuvé leur document d'urbanisme depuis la DTA et un peu plus du tiers sont actuellement en cours d'élaboration ou de révision. Un cinquième dispose d'un document antérieur à la DTA. Près de 15% ne sont dotées d'aucun document d'urbanisme.

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

Cette situation en apparence avantageuse pour la DTA, puisque près des deux tiers 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.

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 dans la DTA. Ses objectifs sont notamment d'améliorer les dessertes du port, de concourir au rééquilibrage des modes de transports et de contribuer à la fluidité des échanges dans un contexte d'importante augmentation des trafics.

Le débat public, qui fait partie de la procédure de concrétisation du projet et s'est déroulé d'octobre 2009 à février 2010, a permis de faire émerger les grandes problématiques et d'isoler deux options avec variantes du projet qui doivent maintenant faire l'objet d'études détaillées et seront soumises à la décision du conseil de surveillance du grand port maritime du havre en mars 2012.

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 au cours du 1^{er} semestre 2010.

Le projet est actuellement soumis au débat public. A l'issue de cette étape, l'analyse plus fine des solutions et l'enquête publique ont encore beaucoup à apporter quant à la définition du projet. Il conviendra au cours de ces différentes étapes d'évaluer la compatibilité du projet avec la DTA.

Logistique normande

Ni le SCoT Le Havre-Pointe de Caux-Estuaire, ni le SCoT Nord Pays d'Auge, n'étaient concernés par les sites logistiques prévus par la DTA. Il n'est donc pas possible, aujourd'hui, d'évaluer la prise en compte de cette orientation.

Toutefois, 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, 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 :

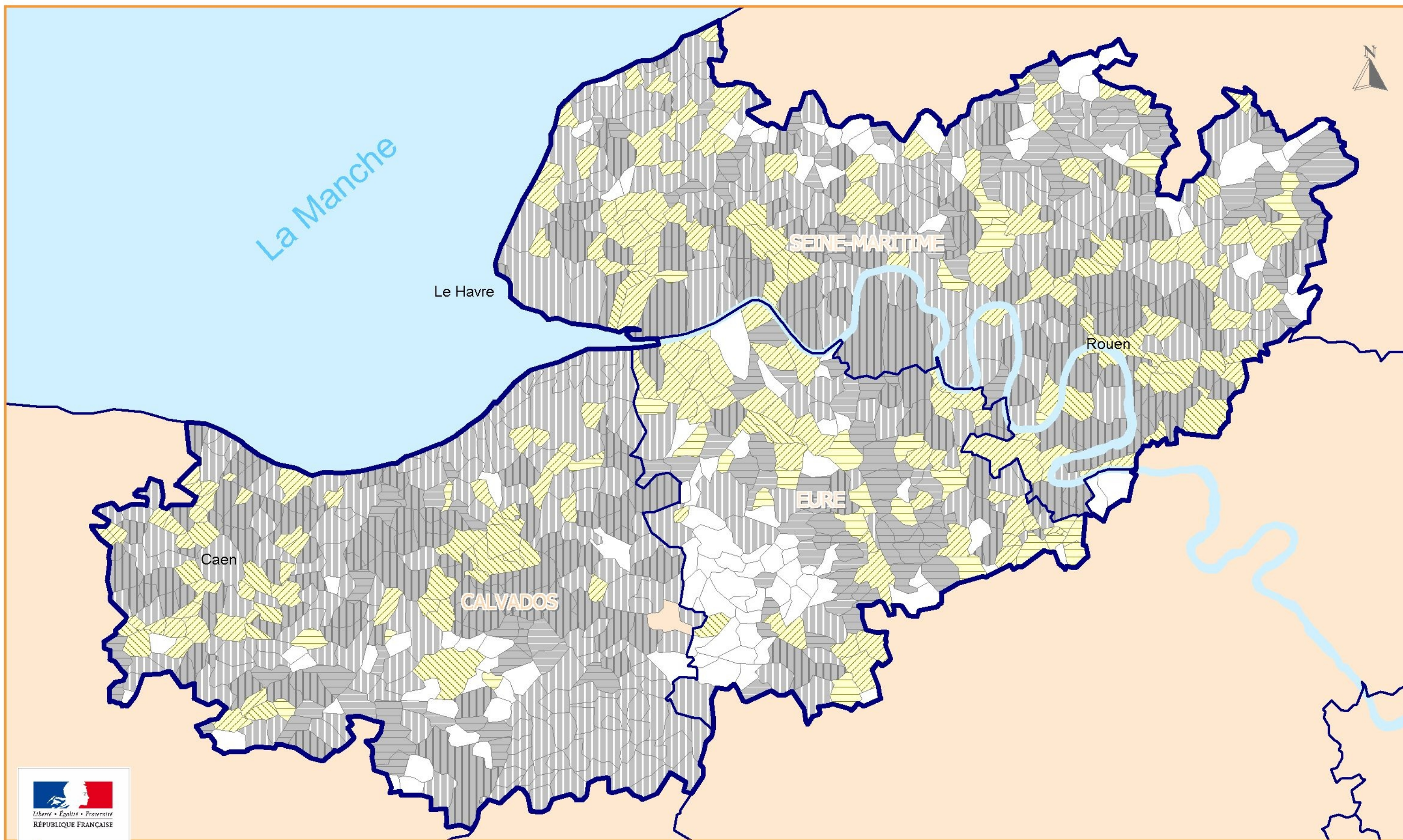
- Un partenariat entre la Communauté de Communes Caux Vallée de Seine et la Communauté de Communes de Campagne de Caux a permis de lancer une étude d'opportunité et de faisabilité de création de la zone d'activités bi-modale de Beuzeville la Grenier.
- Suite aux résultats positifs de l'étude d'opportunité 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, arrêté en décembre 2010, 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 documents d'urbanisme locaux au 15/10/2011



Limites territoriales

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

Documents d'urbanisme ayant pris en compte la DTA

- PLU approuvés après DTA
- Cartes Communales approuvées après DTA

Aucun document d'urbanisme approuvé ou en cours d'élaboration

- Application du Règlement National d'Urbanisme (RNU)

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

- PLU en cours
- Cartes Communales en cours

Documents d'urbanisme à examiner au regard de la DTA

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

Prise en compte de la DTA dans les SCoT - 01/09/2011

