

Aménagement du Territoire et DTA de l'Estuaire de la Seine évaluation au 3^{ème} trimestre 2010

Transcription dans les documents d'urbanisme

Schémas de Cohérence Territoriale

Depuis l'approbation de la DTA, deux SCoT ont été approuvés.

Le SCoT du Havre, Pointe de Caux Estuaire a bien pris en compte l'ensemble des dispositions préconisées par la DTA sur l'aménagement de son espace portuaire. Le Syndicat Mixte s'est engagé à poursuivre ses réflexions sur plusieurs thématiques :

- * le paysage, l'agriculture et l'environnement,
- * les modalités d'application de la loi relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral,
- * la définition des indicateurs de suivi du SCoT.

Pour intégrer ces nouvelles orientations au SCoT en vigueur, une modification du document est en cours.

Le reste du territoire est, pour l'essentiel, couvert par des SCoT en cours d'élaboration.

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.

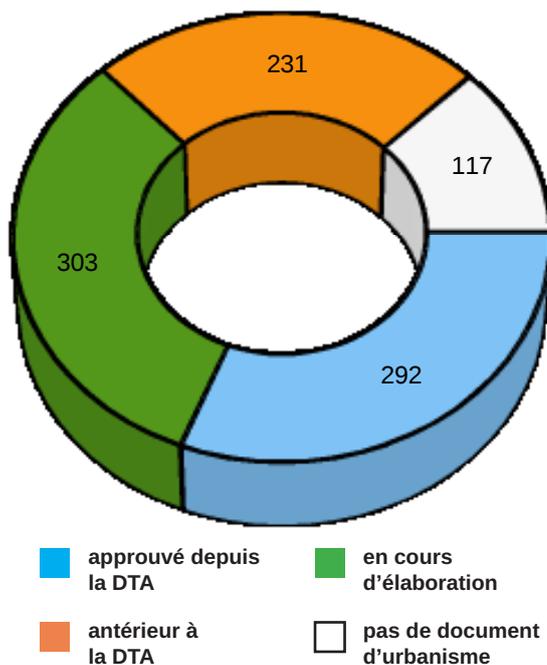
Plans Locaux d'Urbanisme

Le territoire comporte 943 communes. Un peu moins du tiers d'entre elles ont approuvé leur document d'urbanisme depuis la DTA et la même proportion sont actuellement en cours d'élaboration ou de révision. Un quart dispose d'un document antérieur à la DTA. Plus de 10% 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 et le Calvados étant le territoire où les procédures en cours sont les plus nombreuses.

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 à la DTA. Ses objectifs sont 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 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 fin 2011 - début 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 oeuvre 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 1er semestre 2010.

Le projet n'est encore qu'à la phase initiale de définition. Le débat public, l'analyse plus fine des solutions, 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, tous deux approuvés, 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 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 va permettre de lancer une étude d'opportunité et de faisabilité de création de la zone d'activités bi-modale de Beuzeville la Grenier. Cette étude devrait démarrer en septembre 2010, elle sera financée pour 30% par la Région, 50% par le FNADT et le solde par Caux Vallée de Seine.

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 se consacrer à la zone d'activités avant de développer la zone logistique DTA

Par ailleurs, le Scot de Caen-métropole, dont le projet va être arrêté, 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.

Enfin, 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 au 01/01/2010 dans les documents d'urbanisme locaux

La Manche

Le Havre

Rouen

Caen

□ Directive territoriale d'aménagement de l'estuaire de la Seine
(approuvée par décret en Conseil d'Etat du 10/07/06)

□ Application du Règlement National d'Urbanisme

Documents d'urbanisme postérieurs à la DTA

■ PLU approuvés après DTA

■ Cartes Communales approuvées après DTA

■ PLU en cours

■ Cartes Communales en cours

Documents d'urbanisme antérieurs à la DTA

■ PLU ou POS approuvés avant DTA

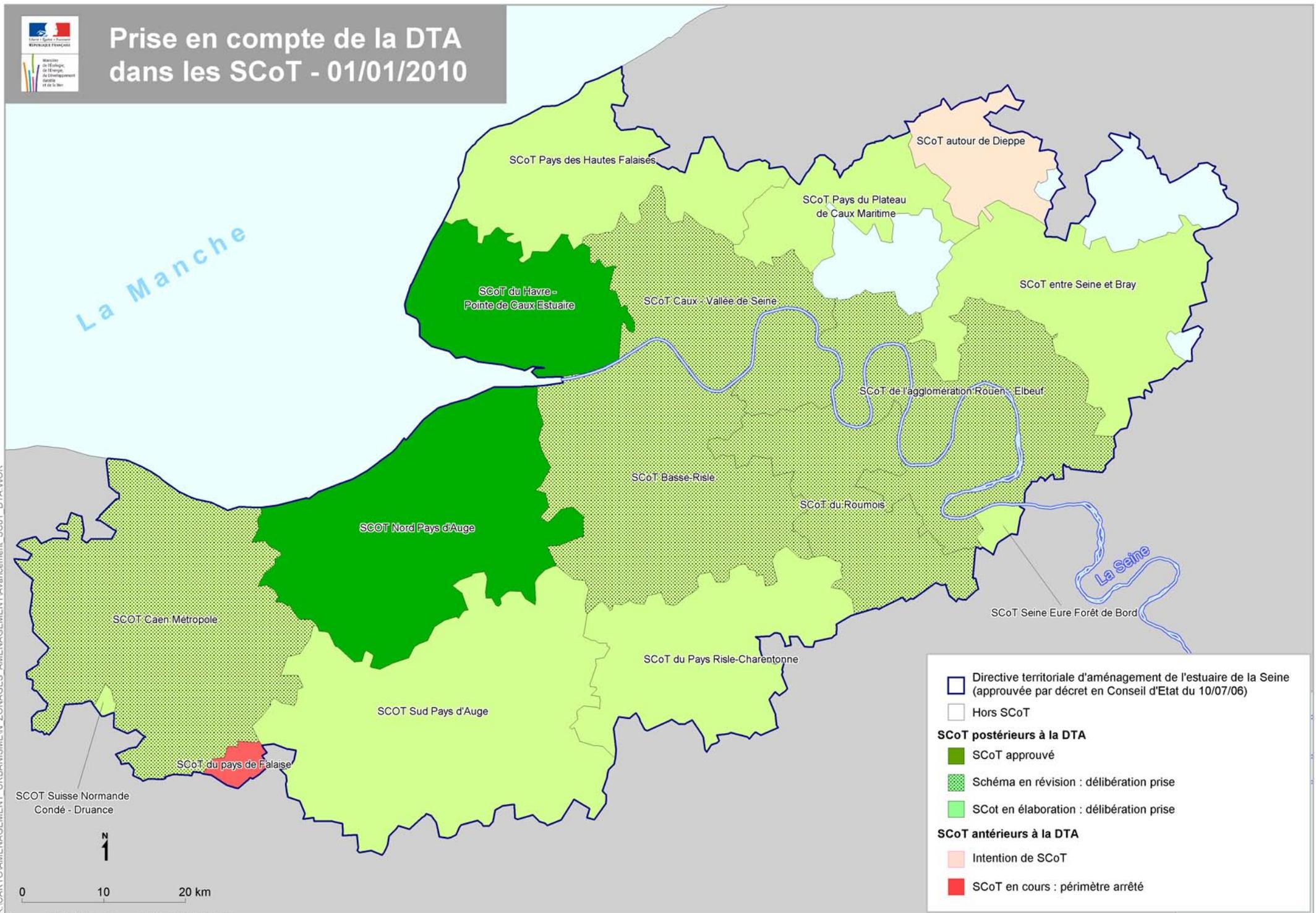
■ Cartes Communales approuvées avant DTA



0 5 10
Kilomètres



Prise en compte de la DTA dans les SCoT - 01/01/2010



- Directive territoriale d'aménagement de l'estuaire de la Seine (approuvée par décret en Conseil d'Etat du 10/07/06)
- Hors SCoT
- SCoT postérieurs à la DTA**
- SCoT approuvé
- Schéma en révision : délibération prise
- SCoT en élaboration : délibération prise
- SCoT antérieurs à la DTA**
- Intention de SCoT
- SCoT en cours : périmètre arrêté

K:\CARTO\AMENAGEMENT_URBANISME\IN_ZONAGES_AMENAGEMENT\Avancement_SCoT_DTA\WOR

