



Atelier SCoT « Environnement et aménagement de l'espace »

Actes du jeudi 31/05/07
Auditorium du Musée des Beaux-Arts de Caen

« Mise en œuvre des projets des collectivités et cohérence métropolitaine »

Introduction

La dernière réunion thématique de l'atelier « environnement et aménagement de l'espace » a réuni autour d'une table ronde des aménageurs opérationnels sur le thème de la « mise œuvre des projets des collectivités et cohérence métropolitaine ».

MM. Alain KENDIRGI - Directeur de la SHEMA, Gilles MOREAU - Directeur de Normandie Aménagement et Jean-Claude RAOULT - ancien Maire de Verson ont réagi aux documents présentés par l'AUCAME.

Ils ont exposé leurs attentes et leurs visions stratégiques du territoire au regard des différentes données contextuelles (institutionnelles, juridiques, physiques...) de Caen-Métropole.

Le Schéma Directeur de l'Agglomération Caennaise (SDAC)

Le SDAC date de 1994 et il constitue le document de planification qui s'applique sur le territoire de l'agglomération caennaise jusqu'en 2010 (date à laquelle le SCoT de Caen-Métropole devra être effectif).

Les besoins fonciers avaient été bien évalués dans le SDAC pour la période 1994/2005 (3 500 ha) mais la consommation d'espace s'est faite en partie à l'extérieur du Schéma Directeur.

Les infrastructures de transport réalisées entre 1994 et 2005 ne correspondent pas tout à fait au volet infrastructure du SDAC

La Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'estuaire de la Seine

Le SCoT de Caen-Métropole doit être compatible avec les orientations et les prescriptions de la DTA de l'estuaire de la Seine.

La DTA a identifié sur le territoire de Caen-Métropole :

- Des espaces naturels majeurs qui font l'objet d'une protection forte garantissant leurs fonctions écologiques et leurs qualités paysagères. Ce sont les coupures d'urbanisation sur le littoral et l'estuaire de l'Orne.
- Des secteurs de renouvellement urbain. (Interfaces ville/port, grands quartiers d'habitat social, espaces autour de la gare)
- Des villes moyennes (Ouistreham) qui doivent être le lieu privilégié du développement urbain tant résidentiel qu'économique et qui ont vocation à polariser les fonctions urbaines.
- Des pôles sur la côte de Nacre ayant pour vocation spécifique d'accueillir les infrastructures touristiques sur le littoral et sur l'arrière pays.
- Des espaces stratégiques pour les activités notamment logistiques et industrialo-portuaires.
- Des principes en termes d'infrastructures de déplacement (contournement autoroutier Sud, accroissement de la capacité du port de Caen-Ouistreham, 2 stratégies aéroportuaires : coopération entre les 4 aéroports ou regroupement des services sur une plate forme unique).



« Le thème de l'eau est facteur d'attractivité beaucoup plus porteur que le thème du canal »

M. G. MOREAU

La DTA aborde plus précisément l'estuaire de l'Orne comme zone à enjeux. Les orientations développées sont :

- Réserver des espaces pour l'extension de capacité du terminal polyvalent de Blainville.
- Réserver des espaces destinés au développement d'activités industrialo-portuaires à Ranville.
- Prévoir extension du terminal pour faire face aux enjeux du développement du transmanche et du transport maritime à courte distance.
- Prévoir l'extension de la capacité d'accueil pour la plaisance sur la partie amont du port de Ouistreham.
- Préserver les espaces naturels de l'estuaire de l'Orne.

La question de la pertinence du rôle stratégique de Caen-Métropole dans le domaine de la logistique a été soulevée. Un très grand site logistique sur Caen-Métropole semble trop ambitieux et ne se justifie pas au regard du contexte métropolitain. Gilles MOREAU

La zone d'activité sur Blainville et Colombelles n'a pas de véritable lien avec le port d'où des interrogations au regard des orientations de la DTA.

Il paraît nécessaire de hiérarchiser les usages et les conflits d'usages sur la basse vallée de l'Orne pour élaborer une stratégie durable de la principale zone à enjeux de Caen-Métropole.

Des problèmes se posent au sujet du trafic fluvial et de la réserve de capacité du port de Caen-Ouistreham dépendants de la vétusté de l'écluse de Ouistreham. Doit-on favoriser un type d'usage et de ce fait aménager d'autres sites pour répondre aux attentes des autres usagers ?

La filière nautique développée par Caen la Mer est aussi soumise à la réserve de capacité de l'écluse de Ouistreham ce qui pourrait constituer un frein au développement de cette activité.

Le thème de l'eau semble être un facteur d'attractivité plus propice à développer pour la basse vallée de l'Orne que le thème du canal (Gilles MOREAU).

Les projets d'infrastructures de transport

Différents projets d'infrastructures de transport existent ou sont en passe d'être réalisés. Ils sont soit de type urbain (Boulevard Urbain Nord (BUN), Liaison Inter Quartier Nord (LIQN), boulevard Weygand, boulevard des pépinières et boulevard industriel de la plaine de Caen), soit de type autoroutier (barreau N13/A84, contournement autoroutier sud), soit de type « itinéraire de délestage touristique » (Courseulles/A13).



« Le nouveau contournement nord est déjà urbain »

M. A. KENDIRGI

Des doutes sont émis quant à l'intérêt du raccordement du BUN sur l'échangeur de Carpiquet (Christian FLEURY).

La carte des projets d'infrastructures a montré le manque d'anticipation de l'agglomération ; le périphérique nord étant initialement trop au centre, le nouveau contournement nord (BUN et LIQN) est déjà trop urbain (Alain KENDIRGI).

L'autoroute A13 joue le rôle d'autoroute et de périphérique d'où des problèmes ponctuels de congestion.

Le trafic automobile Paris/Cherbourg ne devrait plus passer dans Caen par le périphérique car il occasionne des nuisances en matière de circulation et de fluidité du réseau mais aussi des nuisances pour la santé humaine (pollution, bruit). Concrètement, le délestage du périphérique et détournement de ce flux automobile consiste en un contournement au Sud ou au Nord de l'agglomération caennaise. Cette infrastructure, et en général l'urbanisation, très consommatrice d'espace, entre alors en concurrence avec l'agriculture pour l'occupation et l'usage du sol.

L'un des effets des contournements autoroutiers est d'encourager la périurbanisation. Cette situation qualifiée de « fuite en avant » ne favorise pas les réflexions sur la densité urbaine qui permet de rentabiliser d'autres investissements (Gilles MOREAU).

Néanmoins, la présence d'infrastructures performantes n'est pas le

seul facteur de choix pour le lieu de résidence : le prix de l'immobilier est aussi une forte contrainte.

Le développement des entreprises n'est plus exclusivement conditionné à la présence de nouvelles voiries. D'autres moyens comme les réseaux internet sont désormais des facteurs déterminants de développement économique (Gilles MOREAU).

Les projets d'aménagements de Caen-Métropole

La répartition des projets sur le territoire de Caen-Métropole laisse apparaître les particularités suivantes :

- Les projets à vocation « habitat » sont ventilés sur l'ensemble du territoire.
- Les projets à vocation « activités » se concentrent en centre d'agglomération et ont tendance à se disperser en suivant les grandes infrastructures.

Le manque de cohérence entre les lieux de résidence (projets habitat) et les zones d'emplois (projets activités) a été soulevé.

Aucun scénario de développement de Caen-Métropole n'a été élaboré en tenant compte du réchauffement climatique et de l'élévation du niveau de la mer. Ce scénario nécessiterait la réalisation d'études scientifiques à l'échelle locale pour affirmer une stratégie précise.

Enfin, au regard d'un scénario « au fil de l'eau » pour les 30 ans à venir quant aux besoins foncier sur le territoire du SCoT de Caen-Métropole, 6 300 ha seraient nécessaires à l'urbanisation.

Les attentes et réflexions des intervenants-aménageurs :

L'anticipation et la maîtrise foncière sont apparues comme des comportements indispensables pour se rendre maître des projets et de leur localisation sur le territoire de Caen-Métropole. Cette politique foncière peut être assistée par l'Etablissement Public Foncier de Normandie (EPFN) qui possède les capacités financières et techniques requises.

Par de nombreuses anecdotes, M. RAOULT a souligné l'importance de concrétiser une vision stratégique du territoire par des décisions pérennes.

Les aménageurs présents se sont prononcés en faveur de documents d'urbanisme contraignants pour permettre la mise en place d'une véritable stratégie de territoire. Ils ont également affirmé la nécessité d'une cohérence entre les orientations des différents documents de planification (SCoT, PLU, PLH, CDEC).



« La maîtrise foncière est indispensable à la maîtrise des projets »
M. JC RAOULT

Synthèse

Cette dernière réunion d'atelier a permis de faire le lien entre les différents atouts et contraintes (physiques et réglementaires) du territoire et les projets d'aménagement qui se profilent ou se réalisent dès à présent.

Les éléments clés des débats ont été :

- Des besoins fonciers bien évalués dans le SDAC pour la période 1994/2005 (3 500 ha) mais une consommation d'espace qui s'est faite en partie à l'extérieur du périmètre du Schéma Directeur de l'Agglomération Caennaise ;
- La nécessaire hiérarchisation des usages sur la basse vallée de l'Orne pour l'élaboration d'un projet « durable » sur cet espace à enjeux ;
- Le manque d'anticipation de l'agglomération en terme de projet d'infrastructures de transport ;
- La ventilation des projets « habitat » sur l'ensemble du territoire et la relative concentration des projets « activités » en centre d'agglomération ;
- La nécessité d'une politique foncière « offensive » pour maîtriser le développement du territoire.

Ces réflexions ont souligné le manque de cohérence du mode de développement actuel de Caen-Métropole. Celui-ci influence le mode de vie des citoyens qui induit à son tour, des nuisances et des impacts sur le cadre de vie.