

# SCOT

Schéma de cohérence territoriale  
Caen-Métropole



## Rapport de présentation

**RESUME NON  
TECHNIQUE**



Document d'arrêt - Décembre 2010

<b>A</b>	<b>Avant-propos</b> .....	<b>page 5</b>
<b>1</b>	<b>Résumé non technique du DIAGNOSTIC et de L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT</b> .....	<b>page 7</b>
<b>2</b>	<b>Résumé non technique de L'ARTICULATION DU SCOT AVEC LES AUTRES DOCUMENTS</b> .....	<b>page 13</b>
<b>3</b>	<b>Résumé non technique de la JUSTIFICATION DES CHOIX RETENUS</b> .....	<b>page 15</b>
<b>4</b>	<b>Résumé non technique des INCIDENCES NOTABLES ET PRÉVISIBLES DU SCOT</b> .....	<b>page 17</b>
<b>5</b>	<b>Résumé non technique du PADD</b> .....	<b>page 21</b>
<b>6</b>	<b>Résumé non technique du DOG</b> .....	<b>page 25</b>

## LE SYNDICAT MIXTE CAEN-MÉTROPOLE

Le Syndicat Mixte Caen-Métropole, Maître d'ouvrage du Schéma de Cohérence Territoriale « Caen-Métropole », a été créé en juillet 2004 sur les bases de l'ancien Syndicat Mixte du Schéma Directeur de l'Agglomération Caennaise qui avait eu l'originalité unique en France de perdurer au-delà de l'approbation du Schéma Directeur en 1994.

En fédérant la Communauté d'Agglomération Caen la mer issue de la transformation du District du grand Caen et l'ensemble des communautés de communes nées de la l'intense phase de création d'intercommunalités du début des années 2000, le Syndicat Mixte Caen-Métropole, élargi de 50 à 143 communes, s'est imposé comme l'instance de gouvernance à grande échelle du territoire. Ce rôle s'est trouvé renforcé par la prise de compétence « Pays » par le Syndicat au 1<sup>er</sup> janvier 2007.

Le Syndicat Mixte Caen-Métropole regroupe aujourd'hui la Communauté d'Agglomération Caen la Mer, neuf Communautés de Communes (CABALOR, le Cingal, Cœur de Nacre, Entre Bois et Marais, Entre Thue et Mue, Evrecy-Orne-Odon, Plaine Sud de Caen, Rives de l'Odon et Val Es Dunes) ainsi que 10 communes non encore en EPCI, soit 333.500 des 384.500 habitants de l'aire urbaine de Caen.

Le Syndicat Mixte Caen-Métropole a prescrit l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale « Caen-Métropole » par délibération de son Comité Syndical en date du 1<sup>er</sup> juillet 2004.

## LE SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE (SCoT)

Un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) est un « document d'urbanisme ». Il est donc soumis aux dispositions générales édictées aux articles L.110 et L.121-1 du Code de l'urbanisme qui définissent les principes communs à tous les documents d'urbanisme.

Les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) ont été créés par la loi relative à la Solidarité et au

Renouvellement Urbains (SRU) du 13 décembre 2000, et remplacent les schémas directeurs. Ils sont régis par les dispositions des articles L.122.1 et suivants et R.122-1 et suivants du code de l'urbanisme.

Le SCoT constitue l'outil majeur de planification urbaine sur de grands territoires. Il précise, idéalement à l'échelle d'une aire urbaine ou d'un bassin de vie, les grands objectifs d'aménagement, d'urbanisme et de protection des espaces. Il s'efforce d'intégrer et de veiller à la complémentarité et aux équilibres entre espaces urbains, périurbains et ruraux, de manière à éviter les déséquilibres spatiaux ou sociaux et une surconsommation d'espace destructrice des paysages et de l'environnement.

Comme les autres documents d'urbanisme, les SCoT s'articulent ainsi autour de trois objectifs majeurs : équilibre et diversité des fonctions urbaines, mixité sociale dans l'habitat et gestion économe de l'espace. Ils s'inscrivent donc dans une logique de développement durable.

Les SCoT fixent, à l'horizon 15-20 ans, les objectifs des politiques publiques d'urbanisme en matière d'habitat, de développement économique, de loisirs, de déplacements des personnes et des marchandises, de stationnement des véhicules et de régulation du trafic automobile. Ainsi, ils définissent notamment les objectifs relatifs à l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux, à l'équilibre entre l'urbanisation et la création de dessertes en transports collectifs, à l'équipement commercial et artisanal, aux localisations préférentielles des commerces, à la protection des paysages et des sites naturels ou urbains, à la mise en valeur des entrées de ville et à la prévention des risques. Ils peuvent, en outre, définir les grands projets d'équipements et de services, en particulier de transport.

Les SCoT doivent être la traduction d'un projet de développement du territoire, dont la pertinence des orientations et des choix, notamment au regard des objectifs du développement durable, doit être explicitement justifiée.

En vertu de l'article R.122-1 du Code de l'urbanisme, « Le schéma de cohérence territoriale comprend un rapport de présentation, un projet d'aménagement et de développement durable et un document d'orientations générales assortis de documents graphiques ».

# 1 RÉSUMÉ NON TECHNIQUE DU DIAGNOSTIC ET DE L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

1

Le SCoT constitue le document fondateur du projet de territoire à l'échelle métropolitaine pour les années à venir, dans le respect de chaque partie du territoire, mais tendu vers un objectif ambitieux commun : favoriser un développement harmonieux, solidaire et durable d'un ensemble territorial interdépendant.

Le rapport de présentation du SCoT Caen-Métropole comprend notamment deux parties - « le diagnostic » et « l'état initial de l'environnement » - qui exposent les principales caractéristiques du territoire, les dynamiques de celui-ci, mais également les principaux enjeux auxquels il est et sera confronté. De ces deux parties, il ressort les éléments suivants.

## LES PRINCIPAUX CONSTATS

### Le pôle urbain principal de Basse-Normandie

Avec 110 000 habitants, la ville de Caen constitue le cœur d'un vaste bassin de vie matérialisé par le territoire du SCoT « Caen-Métropole » également support du Pays de Caen qui compte 333 500 habitants. Elle anime une agglomération de près de 200 000 habitants qui constitue le principal pôle urbain de Basse-Normandie, au cœur d'une aire urbaine de 384 500 habitants, la vingtième de France (hors Ile-de-France).

### Une vaste plaine littorale favorable à l'agriculture

Le territoire de Caen-Métropole couvre une superficie proche de 90.000 hectares. Il se présente sous la forme d'une plaine calcaire de faible altitude dont la pente douce générale sud ouest - nord est descend vers une façade littorale de 20 kilomètres sur la Manche. Ce territoire est marqué par les cours de l'Orne et de ses affluents (Laize et Odon) dont les vallées constituent les principales ruptures géographiques marquées. A l'est du territoire, les milieux humides de la vallée de la Dives présentent un intérêt écologique indéniable.

Marqué par les influences maritimes, le climat de Caen-Métropole est de type océanique. Il est doux et humide avec de rares excès, liés notamment aux événements climatiques d'équinoxe.

La qualité exceptionnelle des terres couplée à un climat favorable ont permis depuis des siècles le développement d'une agriculture très productive qui expli-

que à la fois l'ancienneté du peuplement du territoire, mais également la forte densité de villages dans la plaine.

L'agriculture constitue aujourd'hui encore une activité majeure de Caen-Métropole puisqu'elle occupe près de 73 % du territoire du SCoT. Intensive, fortement mécanisée, cette agriculture d'openfields atteint des rendements parmi les plus élevés de France. Cependant, et même si elle est de plus en plus raisonnée, l'utilisation d'engrais et de produits phytosanitaires dégrade la qualité des eaux souterraines et de surface.

L'ancienneté de la densité de population explique le grand nombre de villages de Caen-Métropole et donc le caractère très fin du découpage communal (143 communes d'une superficie moyenne de 630 ha). Cependant, le territoire présente une armature urbaine très structurée qui, au-delà du centre métropolitain, s'organise autour de bourgs répartis en étoile à une quinzaine de kilomètres du centre de Caen et qui polarisent leur territoire proche.

Compte tenu de l'espace occupé par les zones urbanisées et les infrastructures (de l'ordre de 20 %), la part du territoire proprement naturelle est particulièrement réduite (8 % dont 6 % d'espaces boisés) et concentrée dans les vallées et les milieux humides.

### Un territoire chargé d'histoire, marqué par le Débarquement du 6 juin 1944

Ville dont l'essor est dû, au milieu du XI<sup>e</sup> siècle, à la volonté de Guillaume, Duc de Normandie et futur Roi d'Angleterre, Caen, idéalement située sur l'estuaire de l'Orne, au cœur d'une riche plaine agricole, a hérité d'un patrimoine monumental exceptionnel (Abbayes, Eglises, Château). Capitale ducale, la ville est depuis longtemps un puissant centre intellectuel, siège de l'une des plus anciennes universités françaises, fondée par les anglais en 1432.

Territoire martyr de la Seconde Guerre Mondiale, puisque la ville de Caen a été détruite au deux tiers lors du Débarquement allié du 6 juin 1944, et qu'une large partie de son territoire sud a beaucoup souffert durant la « Bataille de Normandie », Caen-Métropole a su, sous l'égide d'un Etat centralisé et planificateur, se reconstruire et se développer en s'appuyant sur sa tradition industrielle et sur la qualité de sa main d'œuvre, à la faveur d'une politique nationale d'aménagement du territoire et de déconcentration industrielle de la région parisienne. Caen a ainsi renforcé son potentiel d'activité, jusqu'à devenir, dans la seconde moitié du XX<sup>e</sup> Siècle, l'un des pôles industriels majeurs au plan national.

# 1 RÉSUMÉ NON TECHNIQUE DU DIAGNOSTIC ET DE L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT



1

Durant la période dite des « 30 glorieuses » (1945-1975), le développement de Caen et de son agglomération sera fulgurant : la ville passera de 45.000 à 115.000 habitants, l'agglomération de 65.000 à près de 200.000.

Cette reconstruction réussie, mais aussi le développement ultérieur, ont doté le territoire d'un patrimoine du XX<sup>e</sup> Siècle qui, s'il est plutôt méconnu, n'en présente pas moins un indéniable intérêt.

## Une position géographique qui compte dans le nord-ouest européen

Idealement situé sur l'axe européen Iles Britanniques – Péninsule Ibérique et sur un couloir Nord-Sud européen, riverain de la Manche et donc des principaux flux maritimes mondiaux, à proximité des principales « villes-monde » européennes que sont Paris et Londres et au cœur de la Normandie dont la notoriété est mondiale, Caen-Métropole dispose d'une localisation privilégiée au sein de l'armature urbaine du nord-ouest de l'Europe qu'il convient de valoriser.

## Un niveau d'équipement enviable, une qualité de vie indéniable.

Le territoire de Caen-Métropole offre une réelle qualité de vie. Il dispose en effet de l'offre urbaine d'une grande ville tout en présentant des tissus urbains aérés et verdoyants. Les espaces périurbains sont maillés de bourgs et villages qui conservent largement leur charme, en raison notamment de la très grande qualité du bâti rural et d'une exceptionnelle densité de monuments historiques. De plus, avec une façade littorale 20 kilomètres où la tradition touristique balnéaire est ancienne (Côte de Nacre et Côte Fleurie), Caen-Métropole dispose d'un espace enviable de respiration et de détente aux portes de l'agglomération. S'ajoutent à ces atouts, un niveau d'équipement de grande métropole (Mémorial, université de 30.000 étudiants, Zénith, CHU, ...), une offre résidentielle diversifiée et un réseau efficace de transports publics organisé autour du tramway.

## Une offre de transports complète et performante, ... à l'exception du train.

Le territoire de Caen-Métropole bénéficie en outre de la présence d'un réseau multimodal d'infrastructures composé d'un réseau routier dense organisé autour d'une étoile autoroutière connectée à un périphérique complet, de la présence d'un aéroport actif et d'un important port de commerce accompagné d'un terminal ferry qui constitue le 4<sup>ème</sup> point de passage vers l'Angleterre depuis la France (1 million de passagers,

100.000 camions / an). Des efforts considérables sont actuellement consentis en matière de couverture numérique du territoire.

Le territoire bénéficie enfin d'une desserte par le train qui le met en relation avec l'ouest de la Région, la Bretagne et le Centre. Cependant, les fréquences, les vitesses et le confort de ces liaisons doivent encore être améliorées. Des efforts ont été engagés par la Région Basse-Normandie dans le cadre de sa politique TER, avec de vrais progrès, notamment vers Rouen.

Cependant, principale liaison en termes de fréquentation, celle avec Paris souffre de problèmes récurrents de fiabilité alors même que le temps de parcours stagne, et que nombre de villes de taille comparables bénéficient désormais du TGV.

Le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN) constitue désormais un réel espoir d'amélioration significative de l'offre ferroviaire vers Paris dans un avenir assez proche. Cet espoir ne doit pas être déçu.

## Une économie encore industrielle en mutation vers le tertiaire, qui joue la carte de l'économie de la connaissance.

L'agglomération caennaise a cependant été confrontée, au cours de ces trente dernières années, à une crise de désindustrialisation avec la disparition de ses établissements phares, particulièrement la Société Métallurgique de Normandie (SMN) au milieu des années 90 et Moulinex au début des années 2000. Elle a alors engagé une véritable mutation de son économie en misant sur la diversification des activités économiques, particulièrement en mettant l'accent sur la recherche-développement, en appui de la reconversion de son industrie. C'est ainsi notamment que, spécialisé dans l'équipement électrique, le territoire s'est reconverti dans la recherche sur les semi-conducteurs en accueillant le centre de recherche NXP sur le campus Effiscience. Cette évolution est d'autant plus exemplaire que de puissants liens avec l'ENSICAen ont permis l'émergence du pôle « transactions électronique sécurisée » (TES), labellisé « Pôle de Compétitivité ».

De surcroît, s'appuyant sur sa tradition intellectuelle et universitaire, l'agglomération caennaise favorise résolument la recherche où elle excelle dans certains domaines, notamment la physique nucléaire avec la présence de GANIL et la médecine autour du Centre Hospitalier Universitaire et le centre de recherche sur le cancer François Baclesse.

Même si sa base industrielle doit demeurer importante, la diversification économique de l'agglomération

# 1 RÉSUMÉ NON TECHNIQUE DU DIAGNOSTIC ET DE L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

1

caennaise, qui se traduit par une tertiarisation accrue de l'activité, va se poursuivre. Cette mutation est essentielle dans la mesure où il convient de faire face à la décroissance régulière de l'emploi industriel, dans un contexte de gains de productivité et de robotisation. Le secteur tertiaire permet en outre de créer les emplois nécessaires au développement du revenu des habitants. Sans création d'emplois, il n'y a en effet plus d'attractivité du territoire et il existe même un risque réel de dévitalisation sociale et donc urbaine. Essentielle pour le maintien du dynamisme économique de Caen-Métropole, cette diversification tertiaire de l'économie se développe particulièrement dans les deux domaines stratégiques que sont l'économie de la connaissance fondée sur le lien recherche - développement et l'économie résidentielle, dont le tourisme constitue un aspect important actuel et potentiel.

## **Le poids économique du statut de Capitale régionale**

Jouant pleinement son rôle de Capitale régionale, l'agglomération caennaise est également un important centre administratif et commercial qui confère à la ville et à son bassin de vie un rôle primordial dans l'économie résidentielle à l'échelle de l'ensemble de la région. Loin d'être négligeable, cette activité économique, qui assure l'ensemble des services à la population résidente, est importante en ce qu'elle est un important pourvoyeur d'emplois de tous les niveaux de qualifications et en ce qu'elle est peu délocalisable.

## **Une activité touristique dont le potentiel mérite d'être développé**

Enfin, activité historique de la Normandie puisqu'elle en est l'un des précurseurs, le tourisme constitue un volet important de l'économie « présente » et donc un enjeu économique fort dont le potentiel est, dans Caen-Métropole, largement sous utilisé. En effet, les atouts du territoire en la matière sont considérables : le littoral balnéaire, la présence du Mémorial de Caen (400.000 visiteurs / an), équipement emblématique du tourisme mémoriel autour du débarquement allié de 1944, ainsi que le patrimoine architectural, urbain et naturel du territoire de Caen-Métropole. Ce capital est éminemment valorisable dans le cadre du développement actuel du tourisme de courts séjours.

## **Le réel dynamisme d'une économie très concentrée dans la zone agglomérée**

Caen-Métropole se caractérise aujourd'hui par son dynamisme économique qui se traduit depuis le dé-

but des années 2000 par une création annuelle nette de l'ordre de 1.500 emplois. Ce dynamisme vaut d'ailleurs à l'agglomération caennaise la première place au palmarès établi annuellement par le magazine « l'Entreprise » dans sa catégorie (de 200.000 à 500.000 habitants).

Une spécificité du territoire réside dans la très forte concentration de l'emploi dans partie agglomérée puisque celle-ci accueille près de 80 % des emplois, 47 % pour la seule ville de Caen.

## LES DYNAMIQUES ET LES ENJEUX

### Une croissance démographique qui ralentit

Durant la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle, le territoire de Caen-Métropole est donc passé d'une croissance démographique forte, tirée par la zone urbaine centrale, à une croissance démographique plus modérée, ventilée dans l'espace périurbain et qui se diffuse sur des communes de plus en plus lointaines.

### Les activités se concentrent, l'habitat se disperse, l'automobile fait le lien.

En 1999, 46% de la population de l'aire urbaine vivait hors de l'agglomération. Aujourd'hui, à périmètre constant, c'est plus de la moitié. Cette dilution de la métropole constitue un risque pour sa compétitivité et sa lisibilité.

L'aire urbaine de Caen dans laquelle s'inscrit le territoire de Caen-Métropole constitue en effet l'une des plus périurbaines des grandes aires urbaines françaises. Car si l'emploi et les fonctions métropolitaines supérieures se concentrent dans la zone centrale, l'habitat tend à se diffuser de plus en plus loin en périurbain, à la faveur d'un réseau routier qui rend le territoire de plus en plus dépendant à l'automobile, tout en consommant trop d'espaces agricoles pourtant parmi les plus productifs de France.

Ainsi, en 1999, sur le territoire du SCoT, la population était sensiblement répartie en 1/3 Ville de Caen, 1/3 reste de Caen la Mer et 1/3 périurbain. La tendance actuelle est à une forte croissance hors agglomération et il existe donc un risque réel de dilution de l'urbanisation dans des espaces périphériques de plus en plus éloignés.

La forme de développement observée dans le périurbain caennais ne peut pas être définie comme de l'étalement urbain. Il convient plutôt de parler de « ventilation ». Ce mode de développement actuel de Caen-Métropole s'appuie sur une consommation aisée d'espace par l'habitat pavillonnaire périurbain et l'aménagement de vastes zones d'activités, notamment commerciales, en périphérie d'agglomération. Le système métropolitain ne fonctionne que parce que le réseau de routes est dense et permet encore une circulation automobile aisée.

### Le développement périurbain réduit et fragmente les espaces agricoles et rompt les continuités écologiques

Outre le fait qu'elle se développe surtout au détriment de terres agricoles dont la qualité est parmi la meilleure de France, la périurbanisation fragmente les exploitations et rend moins efficaces les modes actuels de production. De plus, les zones de contact entre terres agricoles et zones habitées peuvent être le théâtre de conflits entre agriculteurs et périurbains.

L'artificialisation du territoire occasionne également la segmentation des espaces à vocation naturelle, rendant plus difficile la connexion des écosystèmes les uns aux autres et menaçant l'intégrité du réseau écologique du territoire (trame verte et bleue). Les vallées et le littoral s'avèrent être les espaces les plus sensibles et les plus vulnérables à la pression urbaine.

Ce phénomène d'artificialisation porte ainsi atteinte à la biodiversité de manière graduelle, et ce, en fonction de la sensibilité du milieu et du niveau d'intensité des nuisances.

### La qualité de l'eau constitue un enjeu pour Caen-Métropole

L'artificialisation, au même titre que certaines pratiques agricoles, entraîne une imperméabilisation et une usure des sols, ce qui aggrave les inondations (par un ruissellement accru) et la pollution des eaux de surface et souterraines par le lessivage des sols.

Les cours d'eau « naturels » subissent les pollutions issues des activités humaines et montrent des niveaux de qualité insuffisants. Les objectifs de restauration et d'atteinte d'un bon état écologique des cours d'eau sont, pour la plupart, soumis à une dérogation probable, ce qui renseigne sur leur niveau d'altération.

De même, la qualité des eaux superficielles conditionne la pérennité des usages de l'espace littoral. En effet, les activités balnéaires, les différents types de pêche et la conchyliculture sont très dépendants de la qualité des eaux littorales.

### Un recours important aux énergies fossiles

Le mode de développement actuel donne au transport, et plus particulièrement aux déplacements au-

# 1 RÉSUMÉ NON TECHNIQUE DU DIAGNOSTIC ET DE L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

1

tomobiles, un rôle de variable d'ajustement. Il n'est donc pas sans effet sur les besoins en énergie fossile et de ce fait sur les émissions de gaz à effet de serre (GES).

Les conclusions du bilan carbone du Pays de Caen ont confirmé que les secteurs « transports » et « résidentiel/tertiaire » sont les plus émetteurs de GES en Basse-Normandie. L'autre moteur de l'économie locale, l'agriculture, constitue le troisième secteur émetteur majeur. En plus des effets négatifs à une échelle globale des émissions de GES sur le climat, cette dépendance aux énergies fossiles prédispose à des risques socio-économiques importants.

La question du développement des autres énergies alternatives devra en tout état de cause être posée.

## Des risques naturels et technologiques limités, mais à ne pas négliger.

Concernant les risques technologiques, le territoire est peu soumis au risque industriel en raison du faible nombre d'installations SEVESO. Cependant, les dépôts pétroliers situés sous le viaduc de Calix pourraient constituer un frein au développement urbain.

En matière de risques naturels, Caen-Métropole s'avère soumise à des risques d'inondations que ce soit par débordement de cours d'eau, par remontée de nappe ou par ruissellement. D'autres risques naturels affectent le territoire. Par exemple, la quasi-totalité du territoire de Caen-Métropole est classé en zone de risque sismique « très faible mais non négligeable » ce qui occasionne des contraintes de construction. Enfin, il existe localement des risques de mouvement de terrain limités, dont l'origine est l'exploitation passée de son sous-sol, et ponctuellement des risques de chute de pierre et d'effondrement de falaises réels sur le littoral.

Même si ces risques n'altèrent que peu le développement de Caen-Métropole, leur prise en compte intervient néanmoins dans l'élaboration des projets du territoire.

## Un mode de développement qui atteint ses limites

Le mode de développement actuel de Caen-Métropole présente déjà des inconvénients qu'il convient de bien mesurer :

- une consommation importante d'espace, parmi les plus fortes de France, qui crée une concurrence au niveau de l'occupation et de l'usage des sols, le plus souvent au détriment des terres agricoles à forte valeur agronomique ;
- La banalisation des paysages et la perte de

biodiversité par l'uniformité des formes et des fonctions urbaines et la segmentation du territoire ;

- Une consommation énergétique soutenue (habitat, déplacements, activités) dont les coûts économiques, sociaux et environnementaux sont désormais connus.

Il convient donc de souligner que, s'il fonctionne encore, le mode actuel de développement urbain de Caen-Métropole n'est pas parfaitement en adéquation avec les principes du développement durable. S'il devait perdurer, ce mode de développement conduirait en outre à terme à :

- perturber la visibilité de Caen en tant que grande ville polarisante,
- accentuer la migration de certaines fonctions urbaines vers les secteurs les plus accessibles en voitures, notamment le long des voies autoroutières structurantes,
- rendre le territoire définitivement dépendant à l'automobile,
- générer une congestion accrue des voiries du centre aggloméré, notamment du périurbain.

## Des sites stratégiques pour un développement futur plus durable.

Il existe pourtant, dans l'agglomération ou à proximité immédiate de celle-ci, des sites qui pourraient accueillir une part importante du développement urbain futur. Ces secteurs répondent à la fois aux ambitions de développement urbain durable (espace de recomposition urbaine ou proximité de la zone agglomérée, connectivité aux réseaux de transports collectifs, moindre impact environnemental) mais aussi à la mise à disposition d'espaces à vocation d'activités permettant de mettre en œuvre la réalisation de zones d'activités plus durables. Ces espaces, identifiés par le SCoT, sont les suivants :

- Centre-ville, Rives de l'Orne et presqu'île de Caen (recomposition et renouvellement urbain)
- Plateau Nord de Caen (recomposition et extension),
- Plateau de Colombelles (renouvellement urbain sur l'ancien site SMN),
- Quartier Koenig (site de l'ex 18<sup>ème</sup> RT), proche de l'aéroport et du réseau ferré (extension urbaine),
- Projet zone d'activité économique d'envergure régionale, à Mézidon-Canon, à 20 kilomètres de Caen, sur un nœud ferroviaire (hors du territoire du SCoT).

La seconde pièce du rapport de présentation expose l'articulation du SCoT avec les autres documents avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en considération. Elle détaille les modalités de cette articulation pour chaque document concerné mentionné ci-après.

Il ressort des articles L111-1-1, L122-1, L146-1 et L147-1 du Code de l'Urbanisme que le SCoT Caen-Métropole doit être compatible avec les documents suivants :

- la Directive Territoriale d'Aménagement de l'estuaire de la Seine approuvée par décret en Conseil d'Etat en date du 10 juillet 2006 ;
- les dispositions législatives applicables au littoral ;
- « Plan d'Exposition au bruit des aéronefs de l'Aérodrome de Caen-Carpiquet » approuvé par Arrêté Préfectoral en date du 20 juillet 1984 ;
- le Schéma Directeur d'aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) « de la Seine et des cours d'eau côtiers normands », adopté par le Comité de Bassin Seine Normandie le 29 octobre 2009 et publié au Journal Officiel du 17 décembre 2009 ;
- les Schémas d'Aménagement et de Gestion des eaux (SAGE). Dans la mesure où deux SAGE intéressants sont en cours d'élaboration, le SCoT s'est efforcé de prendre en compte, dans toute la mesure du possible, les travaux connus.

Par ailleurs, les dispositions de l'article L122-1 du Code de l'Urbanisme stipulent notamment que « les schémas de cohérence territoriale prennent en compte les programmes d'équipement de l'Etat, des collectivités locales et des établissements et services publics »

Cet article précise également que « lorsque le périmètre d'un schéma de cohérence territoriale recouvre en tout ou partie celui d'un pays ayant fait l'objet d'une publication par arrêté préfectoral, le projet d'aménagement et de développement durable du schéma de cohérence territoriale tient compte de la charte de développement du pays »

Enfin, l'article R122-2 du Code de l'Urbanisme stipule que le SCoT doit prendre en compte les documents mentionnés au I de l'article L.122-4 du Code de l'environnement et définis dans l'article R.122-17 du Code de l'Environnement.

Il ressort de l'analyse de ces différents textes que le SCOT doit prendre en compte ou tenir compte des documents suivants :

- La Charte de développement durable du Pays de Caen-Métropole approuvée le 11 juillet 2006 ;
- Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération caennaise approuvé le 7 juin 2001, en cours de révision ;
- Les schémas de services collectifs issus du décret du 18 avril 2002 ;
- Le Plan Régional pour la Qualité de l'Air (PRQA) approuvé en juin 2001, en cours de révision
- Le Schéma Régional d'Organisation Sanitaire (SROS) 2006/2011 approuvé en septembre 2006 ;
- Le schéma départemental des carrières approuvé le 13 octobre 1998 ;
- Le Plan Départemental d'Elimination des Déchets Ménagers et Assimilés (PDEDMA) du département du Calvados approuvé le 27 mai 2002 ;
- Le Plan Régional d'Elimination des Déchets Dangereux (PREDD) approuvé en octobre 2009 ;
- Le schéma départemental d'alimentation en eau potable du Calvados approuvé en mars 2004 ;
- Les programmes d'action pour la protection des eaux contre les nitrates ;
- Le Schéma Régional de Gestion Sylvicole des Forêts Privées (SRGS) de Basse-Normandie approuvé le 13 juin 2006 ;

### 2

- Le schéma départemental pour l'implantation des éoliennes dans le Calvados approuvé le 16 janvier 2007 ;
- Le schéma départemental d'accueil des gens du voyage, approuvé le 18 août 2003, en cours de révision ;
- Le Projet d'intérêt général relatif au contournement autoroutier sud de Caen.

Enfin, les élus du Syndicat Mixte Caen-Métropole ont décidé d'élaborer le Projet d'aménagement et de Développement durable en prenant en compte, ou en se conformant à un certain nombre de textes européens, nationaux ou régionaux, afin de donner à la stratégie d'aménagement du territoire de Caen-métropole une cohérence externe marquée, du niveau local à l'échelle mondiale. Ces textes sont les suivants :

- Les engagements internationaux de la France en matière de lutte contre le changement climatique ;
- les objectifs de la stratégie de l'Union Européenne dite « de Lisbonne renouvelée pour la croissance et l'emploi » ;
- les principes de la « Charte de Leipzig sur la ville européenne durable », complétés par ceux de la « Déclaration de Marseille » ;
- les dispositions du Schéma Régional d'Aménagement du Territoire (SRADT) de Basse-Normandie ;
- les premiers éléments du plan climat-énergie territorial en cours d'élaboration par le Syndicat Mixte Caen-Métropole ;
- les études, plan ou schéma conduits par les collectivités membres du Syndicat sur leur propre territoire, notamment celle relatives à l'aménagement et au développement ou les documents à caractère prospectif ;
- les Schémas de Cohérence Territoriale des territoires voisins, à savoir , les SCoT du nord Pays d'Auge et du Bessin, ainsi que les élément d'études du Scot Sud Pays d'Auge en cours d'élaboration ;
- les autres inventaires, schémas, plans et documents portés à la connaissance du syndicat mixte par l'Etat.

# 3 RÉSUMÉ NON TECHNIQUE

## DE LA JUSTIFICATION DES CHOIX RETENUS

La cinquième pièce du rapport de présentation « explique les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durable et le document d'orientations générales... ».

Les choix effectués dans le PADD et le DOG du SCoT « Caen-Métropole » ont été guidés par trois éléments :

### L'ambition d'améliorer la visibilité de Caen en tant qu'agglomération structurante de l'armature urbaine française et de valoriser sa position dans le nord-ouest européen ;

L'étude de 4 scénarii démographiques à horizon 15 ans ont été bâtis sans toutefois sortir des domaines du possible.

- 1- Maintenir le niveau de la population;
- 2- Maintenir la croissance démographique 2000 -2005 ;
- 3- Retrouver la croissance des années 90 ;
- 4- Maintenir la croissance de l'emploi et loger tous les actifs sur le territoire.

Le choix d'un scénario ambitieux, à horizon 2030, guidé par le contexte économique : « les actifs travaillant dans le territoire de Caen-Métropole doivent habiter dans le territoire de Caen-Métropole ».

Le choix des projets d'infrastructures à inscrire dans le SCoT, guidés par la volonté que le projet permette l'amélioration de l'accessibilité de la métropole caennaise.

Les choix en matière de développement économique, guidés par la volonté d'élaborer un projet de territoire qui permette de conforter les domaines d'excellence de la métropole caennaise : infrastructure de recherche, potentiel agronomique, savoir faire industriels et potentiels logistique, touristique, commercial, dans un cadre de vie privilégié.

### La nécessité d'impulser un nouveau mode de développement s'appuyant sur les principes du Grenelle de l'environnement.

Ce nouveau mode de développement s'est traduit par des choix :

- Le choix d'une répartition équilibrée du

développement sur le territoire, entre l'agglomération caennaise et sa périphérie

- Le choix de maintenir les grands équilibres existant du territoire, en matière de construction de logements : Caen la mer 60% hors agglomération 40 %
- Le choix d'appuyer le développement sur l'armature urbaine existante : l'agglomération et les pôles de sa périphérie
- Le choix d'économiser l'espace : 3000 hectare nouveaux à urbaniser en 20 ans soit 150 ha par an, c'est-à-dire 25% de moins par rapport à la décennie précédente (200 ha/an).

Deux concepts forts ont été mis en avant pour donner corps à la stratégie spatiale de Caen-Métropole, à partir de deux études spécifiques :

**La polarisation**, à travers l'identification de l'armature urbaine de Caen-Métropole. Elle se traduit par la définition d'une classification des communes en 8 types, pour laquelle une approche graduée a été conçue : à chaque type de commune ses « droits et devoirs » en matière d'aménagement (densités, formes urbaines, mixité sociales, niveau d'équipement, potentiel économique,...)

**La trame verte et bleue**, qui identifie des potentiels écologiques du territoire. Elle met en avant, les espaces à protéger ou ceux sur lesquels une vigilance accrue devra être observée, et des méthodes spécifiques devront être mise en œuvre en matière d'aménagement et de développement.

Quatre scénarii de répartition du développement dans l'espace ont été étudiés :

- A – un développement s'appuyant sur les équilibres actuels (qui privilégie une approche plus littorale)
- B - l'agglomération caennaise renforcée
- C – appuyer le développement métropolitain sur l'axe ferroviaire
- D – un nouvel équilibre d'agglomération par la création d'une éco-cité

Le scénario retenu, **appuyer le développement métropolitain sur l'axe ferroviaire et préserver l'attractivité littorale**, mixe les scénarii A et C .

Il favorise un nouveau type de mobilité qui privilégie les modes alternatifs à l'automobile : les élus ont souhaité favoriser le développement des transports collectifs et des modes doux de déplacements. Or, une desserte efficace en transports collectifs et la

## 3 RÉSUMÉ NON TECHNIQUE DE LA JUSTIFICATION DES CHOIX RETENUS

### 3

possibilité de se déplacer en « modes doux » (marche à pieds, vélo) suppose un mode d'urbanisation basé sur :

- la densité, pour atteindre un seuil de clientèle potentielle pour les transports collectifs,
- la compacité pour limiter les distances parcourues et favoriser l'usage des modes doux,
- la mixité des usages, pour maîtriser l'éclatement des déplacements, propice aux modes de transports individuels.

La volonté exprimée par les élus de polariser le développement, répond ainsi à la logique de réinventer un mode de développement plus urbain.

**Etablir un SCoT aisément applicable : il a pour vocation d'organiser le développement sur le territoire de compétence du Syndicat Mixte, qui assurera le suivi et la gestion de sa mise en œuvre.**

En effet, au sein du Syndicat Mixte Caen-Métropole, l'habitude existe du travail en commun sur l'analyse de la compatibilité des documents d'urbanisme locaux avec les orientations prises en matière de planification à une échelle plus large. Fort de 15 ans de pratique, le choix s'est porté sur une structure du document d'orientations générales (DOG) qui reprend les items de l'article R122-3 du code de l'urbanisme et qui expose, de la manière la plus claire :

1/- **des objectifs**, ou grand principes qui fondent le SCoT. Ceux-ci expliquent la logique dans laquelle le document a été élaboré. La mise en œuvre des documents d'urbanisme locaux ne pourra se traduire par une remise en cause de ces objectifs.

2/- **des recommandations**, formulées par le syndicat mixte, qu'il conviendrait de mettre en œuvre au titre du SCoT, dans les documents d'urbanisme locaux, afin de respecter les principes généraux du Schéma ;

3/- **des orientations**, aisément transcriposables dans les documents d'urbanismes locaux.

Cette facilité d'application du SCoT doit également se traduire par une facilité d'évaluation et de suivi, qui sont désormais obligatoires.

#### **L'évaluation environnementale du SCoT a pour objectif d'évaluer les incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du schéma sur l'environnement.**

Elle a été menée tout au long de la construction du projet de territoire, c'est-à-dire avant même que le schéma ne soit appliqué. Cette évaluation a permis d'orienter les choix retenus pour l'aménagement et le développement de Caen-Métropole au regard des sensibilités environnementales caractéristiques du territoire.

La démarche d'évaluation environnementale participe à l'intégration du développement durable dans ses composantes sociales, économiques et environnementales

Aucune méthodologie n'est pourtant aujourd'hui définie pour la formalisation de l'évaluation environnementale et l'évaluation réalisée pour le SCoT Caen-Métropole est guidée par l'article R. 122-2 du Code de l'Urbanisme et traite notamment les points 4 et 6 de cet article.

La première étape de l'évaluation environnementale a été de définir sur quel « environnement » l'analyse des incidences notables prévisibles du schéma devait s'établir. L'analyse de l'état initial de l'environnement et des perspectives de son évolution a permis d'identifier les enjeux majeurs du territoire de Caen-Métropole. Ceux-ci constituent l'« environnement » considéré pour la présente évaluation.

La seconde étape de l'évaluation a permis d'analyser les incidences de la mise en œuvre des différents objectifs du PADD et des orientations inscrites DOG du SCoT sur l'environnement. Les incidences notables sont appréciées au regard de différents critères qui concernent les caractéristiques du SCoT ou les caractéristiques des incidences mêmes et des secteurs potentiellement touchés. L'aspect cumulatif des incidences de la mise en œuvre du schéma a fait l'objet d'une attention particulière.

Ces incidences conduisent à la mise œuvre de mesures d'évitement, de réduction et en dernier recours de compensation. Les recommandations et les orientations du DOG du SCoT Caen-Métropole constituent les réponses à apporter aux incidences prévisibles.

Enfin, l'évaluation environnementale fixe des indicateurs pour le suivi de la mise en œuvre du SCoT. Le suivi de ces indicateurs sera possible par une collabo-

ration de l'ensemble des acteurs concernés par la mise en œuvre du SCoT mais aussi des acteurs en charge des différentes politiques publiques qui s'appliquent sur le territoire de Caen-Métropole.

#### **L'analyse des incidences de la mise en œuvre du schéma sur l'environnement a été réalisée au regard des trois grands éléments suivants : les ressources naturelles, le cadre de vie et le cas particulier de la DTA de l'estuaire de la Seine.**

La préservation des ressources naturelles est un enjeu aux multiples facettes pour le territoire de Caen-Métropole. Ces ressources sont soumises aux effets du mode de développement urbain extensif et de l'agriculture intensive.

Les espaces agricoles et naturels du territoire de Caen-Métropole sont soumis aux effets du mode de développement décrit ci-dessus et font l'objet d'une fragmentation par les infrastructures de transports. Ainsi, 2 000 hectares de terres, dont une grande partie à vocation agricole, ont été consommés entre 1996 et 2007. Ces phénomènes sont préjudiciables pour l'activité agricole et pour la préservation de la biodiversité.

En effet, le maintien de la biodiversité est permis par la mise en relation des sites naturels remarquables - les cœurs de nature - par les milieux de nature ordinaire. Au sein de ces milieux de nature ordinaire s'exprime une biodiversité tout aussi importante pour le territoire de Caen-Métropole que ce soit en zone urbaine, agricole ou naturelle. La préservation de ce réseau d'espaces naturels appelé trame verte et bleue constitue un enjeu majeur pour le territoire de Caen-Métropole.

Le mode de développement actuel soumet également les sols, dont la qualité est qualifiée d'exceptionnelle sur Caen-Métropole, à des menaces de plus en plus nombreuses altérant leurs caractéristiques économiques, sociales et biologiques.

La ressource en eau est quant à elle fortement sollicitée par le territoire. Si le niveau de la ressource est quantitativement satisfaisant, celui-ci ne doit pas occulter des problèmes ponctuels de qualité des eaux superficielles comme souterraines qui pourraient compromettre l'adéquation actuelle entre la disponibilité de la ressource et le développement du territoire. De la même façon, l'adéquation entre le système épuratoire et le développement du territoire est au-

#### 4

jour d'hui assuré par les usines de traitement mais celle-ci est très dépendante de la capacité des cours d'eau à recevoir les eaux traitées. La préservation de la ressource en eau constitue alors un enjeu majeur pour le développement du territoire de Caen-Métropole et pour le maintien de la biodiversité des milieux aquatiques.

La qualité de l'air de Caen-Métropole est plutôt bonne au regard de l'indice ATMO. L'enjeu s'avère donc de conserver voire d'améliorer la qualité de l'air. Le second enjeu est de lutter contre les émissions de gaz à effets de serre, en s'inscrivant, à l'échelon local, dans les orientations nationales et globales de diminution des émissions.

D'un point de vue du cadre de vie, le mode de développement actuel marque durablement le paysage, notamment celui de la plaine de Caen. Il se traduit par la banalisation des paysages périurbains. En effet, la trame urbaine traditionnelle des villages de la plaine de Caen s'inscrit en général à flanc de coteau ou de vallée et s'orne d'un couvert végétal qui tranche dans le paysage d'openfield environnant. Les développements pavillonnaires ignorent le plus souvent cette trame urbaine traditionnelle.

De plus, le cadre de vie est soumis au développement du territoire qui s'accompagne généralement de nuisances pour les habitants. Ces nuisances ont pour origine l'activité humaine et sont pour la plupart d'ordre sonore, généralement imputables aux transports mais aussi directement liées à la proximité des zones urbanisées avec les espaces agricoles et les installations industrielles.

Le territoire de Caen-Métropole présente plusieurs types de risques naturels prévisibles, notamment les risques d'inondation, par débordement, remontée de nappe ou ruissellement, mais également, les risques de mouvements de terrain, les risques sismiques, et sur la côte, les risques d'érosion du littoral. La vulnérabilité des espaces urbains et la limitation du développement dans les espaces concernés par les risques constituent ainsi les enjeux majeurs.

Concernant les risques technologiques, ils s'avèrent limités sur le territoire en raison du faible nombre d'installations classées, notamment SEVESO. L'enjeu se focalise ici sur la localisation des nouvelles installations et sur la vulnérabilité des espaces urbains contigus aux zones accueillant les installations génératrices de risques.

Enfin le SCoT doit être compatible avec les prescrip-

tions de la DTA de l'estuaire de la Seine dont les enjeux sont de renforcer l'ensemble portuaire dans le respect du patrimoine écologique des estuaires, de préserver et mettre en valeur le patrimoine naturel et les paysages, de prendre en compte les risques et de renforcer les dynamiques de développement des différentes parties du territoire.

#### **Ces grandes tendances propres au territoire de Caen-Métropole vont être impactées par la mise en œuvre du SCoT dont les objectifs sont :**

- organiser les grands équilibres spatiaux selon le principe d'une ville centre renouvelée, dans une agglomération renforcée, ouverte sur la mer, au cœur d'un territoire préservé multipolarisé grâce à une nouvelle mobilité ;
- assurer la compétitivité économique du territoire par une connexion facilitée aux nœuds européens de communications et l'émergence d'espaces de projets d'envergure métropolitaine ;
- préserver la nature pour conserver le cadre privilégié du territoire en préservant des espaces de respiration en périphérie d'agglomération, en valorisant et en préservant une matrice agro-naturelle, en protégeant les vallées - artères naturelles du territoire -, et en conciliant protection et attraction du littoral ;
- mettre en œuvre une nouvelle mobilité pour un nouveau mode de développement par un développement polarisé s'accompagnant d'une mobilité durable.

#### **Les incidences notables prévisibles sur l'environnement de la mise en œuvre du SCoT :**

##### **Sur la préservation des espaces agricoles**

La mise en œuvre du schéma occasionne une consommation nouvelle d'espace de l'ordre de 3 000 ha qui comprend les besoins cumulés en espace pour les nouveaux logements et les nouvelles activités (espaces prévus pour les projets d'envergure métropolitaine inclus). Ce chiffre correspond à une diminution de la consommation d'espaces à dominante agricole de 25 % par rapport à la consommation de la décennie de référence (1996-2007). La mise en œuvre du schéma conduit également à la création de nouvelles routes qui engendrent une perte de terre agricole et une fragmentation des espaces productifs agricoles.

##### **Sur la protection des espaces naturels et la préservation de la biodiversité**

La mise en œuvre du schéma concourt à une meilleure connaissance et prise en compte de la biodiversité au stade de la planification. Le SCoT conduit au maintien de la biodiversité par la protection des cœurs de nature et par la préservation des espaces naturels assurant les continuités écologiques. La mise en œuvre du SCoT a également pour incidence notable la création de potentielles coupures au sein de la trame verte et bleue par la construction de nouvelles infrastructures routières.

Concernant les sites Natura 2000 du territoire de Caen-Métropole, la mise œuvre du SCoT en permet la mise en réseau et en assure l'intégrité par leur classement en cœur de nature et par la préservation des espaces contigus correspondant généralement aux espaces tampons de la trame verte et bleue.

Par ailleurs, la mise en œuvre du schéma conduit à la protection à l'échelle communale des milieux humides et contribue à la reconquête de leur qualité écologique.

Enfin, les espaces littoraux subiront des pressions accrues en matière de fréquentation et d'usages domestiques en raison de la mise en œuvre d'un développement maîtrisé du tourisme et d'un renforcement de la fonction résidentielle.

##### **Sur la préservation de la qualité de l'air**

La mise en œuvre du SCoT se traduit, à son échéance, par une diminution de la part des déplacements effectués en voiture rendue possible par le développement du réseau des transports collectifs, par un urbanisme permettant l'émergence de la ville de

proximité et par le développement des infrastructures favorables aux modes doux. Ceci permet de conserver une bonne qualité de l'air et de réduire les émissions de gaz à effet de serre conformément aux objectifs du plan climat énergie du pays de Caen.

##### **Sur la préservation de la ressource en eau**

La mise en œuvre du schéma conduit tout d'abord à une stabilisation des prélèvements en eau à hauteur des prélèvements actuels. La stabilisation des prélèvements en eau induit une stabilisation, voire une faible augmentation des volumes d'eaux usées à traiter.

Le SCoT occasionne la mobilisation des acteurs de l'eau du territoire au sein d'une même instance de concertation – la Conférence Métropolitaine de l'Eau – chargée de définir les modalités communes d'un usage partagé et durable de la ressource.

Aussi, la mise en œuvre du SCoT participe à la reconquête de la qualité des eaux, qu'elles soient souterraines, superficielles ou littorales par la protection des milieux humides et des périmètres rapprochés des captages pour l'alimentation en eau potable, par la gestion des eaux pluviales à l'échelle intercommunale et par l'amélioration des réseaux d'assainissement.

##### **Sur la préservation des sols et du sous-sol**

La mise en œuvre du SCoT occasionne une perte de sols mais celle-ci est contenue par la limitation de la consommation espace occasionnée par les principes directeurs d'aménagement du territoire. La qualité des sols est préservée des pollutions et polluants issus du lessivage des sols imperméabilisés par la gestion du ruissellement opérée par le SCoT notamment au travers de schémas de gestion des eaux pluviales à l'échelle des sous-bassins.

##### **Sur la préservation des paysages naturels et urbains**

D'une manière générale l'ensemble des règles de maîtrise la périurbanisation et de protection de l'agriculture mises en œuvre dans le cadre de l'application du SCoT permettent de protéger les paysages agricoles et le caractère rural des villages en évitant la constitution de conurbation pavillonnaire. Par ailleurs, la préservation des vues lointaines sur l'agglomération et le littoral et la mise en valeur des entrées de ville participent également à préserver les paysages caractéristiques de Caen-Métropole.

Enfin, la mise en œuvre de zones de protection pour l'architecture, l'urbanisme et le paysage (ZPPAUP)

#### 4

sur les sites urbains présentant un intérêt patrimonial, notamment sur le littoral, contribue à en préserver le caractère spécifique.

#### **Sur la prévention des nuisances**

Les incidences notables de la mise en œuvre du schéma concernant les nuisances sont faibles. En effet, le SCoT limite l'accueil d'installations incompatibles avec l'urbanisation par des critères spécifiques qui réduisent considérablement l'exposition des populations aux nuisances engendrées. Aussi, le SCoT encourage une agriculture raisonnée dans les espaces de contact urbain/rural (usage limité des épandages d'intrants, utilisation de machines adaptées aux petites parcelles, ...) et organisée selon une logique de circuits courts qui contribue à la diminution des nuisances pour les populations exposées.

#### **Sur la prévention des risques naturels prévisibles**

La mise en œuvre du SCoT permet d'assurer la sécurité des biens et des personnes sur l'ensemble du territoire métropolitain car le SCoT protège les zones inondables naturelles (inondations par débordement de cours d'eau) de l'urbanisation et limite ainsi le développement dans les espaces à risques. Le schéma incite également à la mise en place d'actions cohérentes visant notamment à la limitation du ruissellement dans les espaces urbains et agricoles.

Dans les zones littorales soumises au risque de chute de blocs, le SCoT en limite les incidences en maîtrisant l'urbanisation dans une bande d'une largeur de 100 mètres à partir du trait de côte.

#### **Sur la prévention des risques technologiques**

Le SCoT ne prévoit pas de nouvelles installations à proximité des zones urbanisées ce qui limite l'exposition des biens et des personnes à ce type de risque. Il n'autorise pas non plus le développement urbain à proximité des installations génératrices de risques existantes ce qui contribue à ne pas accroître les enjeux.

#### **La directive territoriale d'aménagement de l'estuaire de la Seine**

Les projets inscrits à la DTA, reportés dans le SCoT et susceptibles d'occasionner des incidences sur l'environnement se situent essentiellement dans la basse vallée de l'Orne. Ces projets aux contours encore « flous » nécessitent l'élaboration d'études d'impacts spécifiques qui permettront de déterminer finement

les effets notables sur l'environnement encore imprévisibles en l'état des connaissances actuelles.

Néanmoins, la mise en œuvre des prescriptions de la DTA reportées dans le SCoT Caen-Métropole occasionne des incidences cumulées notables et conduit globalement à une artificialisation accrue de la basse vallée de l'Orne, à une perte d'espaces naturels remarquables au titre du SCoT, à une augmentation des nuisances dues aux installations industrielles et portuaires et à une modification des paysages.

#### **Des mesures d'évitement, de réduction voire de compensation pour répondre aux incidences notables de la mise en œuvre du SCoT**

Le SCoT a intégré très en amont la prise en compte de l'environnement lors de son élaboration dans le cadre d'un processus itératif. Les principes de polarisation, de préservation de la trame verte et bleue, de recours à une mobilité raisonnée... ont permis d'élaborer le projet de territoire tel qu'il apparaît dans le dossier SCoT. Ainsi, les mesures d'évitement et de réduction des incidences prévues lors de l'élaboration du projet de territoire correspondent aux recommandations et les orientations du DOG et sont reportées dans les parties ad hoc de la présente évaluation environnementale.

# 5 RÉSUMÉ NON TECHNIQUE DU PADD



5

Il revient au « Projet d'Aménagement et de développement durable » du SCoT de porter la stratégie partagée par l'ensemble des collectivités qui composent Caen-Métropole visant à préparer le territoire à faire face aux enjeux du XXI<sup>e</sup> siècle. Il s'agit pour se faire de doter d'une ambition commune.

L'un des objectifs du SCoT est de permettre à la métropole caennaise d'utiliser au mieux les atouts identifiés dans le diagnostic pour maintenir son dynamisme économique et affirmer ainsi son rôle son le rang à l'échelle de la France et de l'Europe.

Trois grands objectifs sont ainsi déterminés :

- **Rendre le territoire encore plus accessible**, en favorisant l'arrivée du TGV, en développant les équipements portuaire et aéroportuaire, en complétant le réseau routier.
- **Renforcer sa compétitivité économique**, en favorisant le développement des équipements de recherche, d'enseignement supérieur et de formation, des fonctions de commandement, en permettant le développement de nouvelles technologies, notamment celles tournées vers la protection de l'environnement (éco-technologies) ou la circulation de l'information (réseaux très haut débit, technologies dites « sans contact », transactions électroniques,...).
- **Maintenir une forte diversité des emplois** : en permettant le maintien voire le développement de son activité industrielle, en favorisant la diffusion des activités commerciales, artisanales et de services à la population dans les petites villes de la couronne périurbaine, en encourageant le développement touristique, notamment sur le littoral.

Au dynamisme économique s'ajoute la nécessité de loger sur Caen-Métropole, les actifs qui y travaillent. C'est la raison pour laquelle le SCoT vise à **accueillir 70 000 habitants nouveaux** sur son territoire en 20 ans, pour atteindre une population de 400 000 habitants en 2030. Pour atteindre cet objectif, il conviendra de **construire 50 000 logements**, ce qui correspond à un effort conséquent.

Le choix a été fait de répartir cet objectif de construction de la manière suivante : 32 000 logements sur le territoire de Caen la mer, 18 000 logements en dehors de Caen la mer.

Cependant, cet effort conséquent de la construction, joint à un dynamisme économique soutenu ne peuvent pas s'envisager sous la forme d'un développement qui consomme trop fortement les espaces agri-

coles, tel que cela a été observé durant les dernières décennies. Parce que ce mode ne peut plus perdurer sans risque pour le territoire à terme, les préoccupations liées à la préservation de l'environnement occupent donc une place importante dans le projet.

**L'ambition du SCoT est donc de construire un territoire à la fois compétitif, éco-responsable et soucieux du bien vivre ensemble de ses habitants.**

Afin de limiter la consommation d'espace agricole et naturel pour l'urbanisation, le développement économique où la réalisation de voiries, le SCoT fixe **un objectif maximum de 3000 hectares d'espace nouveaux à urbaniser en 20 ans** (soit 150 ha / an en moyenne), **soit une réduction de 25%** par rapport à ce qui a été observé sur les 10 dernières années (200 ha / an).

La diminution de cette consommation sera permise par l'application des principes d'aménagement suivants :

- Donner la priorité aux modes de déplacement autres que l'automobile ;
- Recentrer le développement sur un nombre réduit de pôles identifiés ;
- Préserver un cadre de vie attractif, qu'il soit urbain ou rural.

Ainsi, le PADD expose les grands champs de l'action publique en matière d'aménagement et de développement durable de Caen-Métropole, selon 3 axes :

### L'AMÉNAGEMENT DE CAEN-MÉTROPOLE PAR LE RESPECT DE GRANDS ÉQUILIBRES DANS L'ESPACE

#### Renouveler la ville centre

Pour inverser la tendance démographique un effort substantiel en matière de construction de logements neufs est nécessaire, et cela en privilégiant de manière très majoritaire le renouvellement urbain. Cela suppose également de permettre la concentration sur son territoire des grands équipements, des fonctions de commandement économique ou administratifs. Cet effort doit s'accompagner en permanence de la volonté de la mixer les fonctions (habitat, équipements, activités) et les populations. Il doit aussi mettre l'accent sur de l'efficacité énergétique et de la qualité architecturale et urbaine de tous les types de projets.

#### Renforcer l'agglomération

Elle doit également d'accueillir plus d'habitants en consommant moins d'espaces avec le même objectif de mixité et de qualité urbaine que la ville-centre. Le PADD identifie aussi les espaces stratégiques au plan du développement économique et urbain. Leur aménagement et leur desserte routière mais également ferroviaire et par les réseaux de communication électronique devront faire l'objet d'une attention particulière, puisqu'ils porteront l'image, notamment économique, de l'agglomération à l'extérieur.

#### Ouvrir Caen-Métropole plus fortement sur la mer

Caen-Métropole peut, pour cela, s'appuyer sur deux aspects distincts :

Le port de Caen-Ouistreham, outil en voie de redéploiement depuis une dizaine d'années, en complémentarité avec les autres ports Normands, notamment Le Havre et Cherbourg.

La Côte de Nacre, en tant que territoire balnéaire et touristique. Elle est un puissant facteur d'image et d'attractivité, et doit participer pleinement à la notoriété du territoire en développant son potentiel touristique en termes d'accueil et d'activités.

### Préserver les espaces qui présentent les plus fortes qualités environnementales et de cadre de vie

Plusieurs types d'espaces sont concernés :

les espaces intéressants aux plans écologiques et de la biodiversité, qui forment la trame verte et bleue. Ils doivent être gérés avec discernement. Cela va de la protection, pour les plus remarquables, à l'aménagement raisonné et respectueux des sites pour ceux sur lesquels les enjeux sont moindres.

le littoral où devront être conciliés tourisme balnéaire et préservation de la qualité des eaux de mer et des plages.

Les espaces périurbains situés dans les zones agricoles de la plaine de Caen, qui devront connaître un développement contenu, respectueux de l'intégrité et de la pérennité des exploitations agricoles qui y constituent une activité économique capitale. Afin de préserver les ressources vitales que constituent l'eau et les sols, une évolution de l'agriculture vers de nouvelles pratiques sera encouragée et accompagnée en partenariat étroit avec les professionnels.

Les parcs périurbains, véritables espaces de respiration citadine, dont la politique d'aménagement devra être poursuivie.

#### Organiser, structurer le territoire

Le parti d'aménagement du SCoT propose une nouvelle organisation des espaces périurbains qui consiste à orienter prioritairement le développement sur des bourgs et petites villes, choisis en raison de leur niveau d'équipement et de service, qui leur donne un certain rayonnement sur les communes avoisinantes. La qualité de leur accessibilité, notamment en transports collectifs, ferrés ou routiers est également un critère important. En dehors de ces pôles, le développement devra être contenu.

#### Se déplacer autrement

Cette nouvelle organisation périurbaine polarisée permet de mettre en œuvre une ambitieuse politique d'offre crédible de transports alternatifs à l'automobile, s'appuyant avant tout sur une utilisation métropolitaine de la voie ferrée Paris-Caen-Cherbourg entre Bayeux et Mézidon-Canon.

L'organisation de cette nouvelle mobilité consiste à relier les pôles périurbains et le centre de Caen selon une offre de transports collectifs performante et cadencée, parfaitement connectée à un système de transports urbains et interurbains renforcés. Pour les liaisons en transports collectifs routiers, il s'agira de passer progressivement en site propre.

## LA COMPÉTITIVITÉ, UN ATOUT INDISPENSABLE POUR ÉVOLUER

### Des espaces stratégiques, pour accueillir des projets de grande envergure

Il s'agit tout d'abord du cœur de l'agglomération autour de la Presqu'île entre Orne et canal, du plateau de Colombelles, dans le prolongement de ce site. Est également concerné le plateau nord de Caen, en tant que pôle technologique et de recherche en sciences et santé, et pôle tertiaire. La vallée de l'Orne est la colonne vertébrale du territoire du SCoT, constituée, à l'aval de Caen un espace majeur de développement économique. Le quadrant sud-est de l'agglomération est quant à lui un espace économique orienté vers les activités industrielles et logistiques. Le secteur nord-ouest de l'agglomération, en lien avec l'aéroport, est porteur d'un important projet de reconversion de la caserne Koenig. Par ailleurs, deux sites sont identifiés en tant que potentiel foncier. Ils ne seront utilisés que pour accueillir de grands projets industriels structurant nécessitant un vaste espace.

### Des projets pour améliorer les connexions avec l'extérieur

Il s'agit avant tout d'accéder au réseau ferroviaire à grand vitesse, mais également d'achever la mise aux normes autoroutières de grandes infrastructures (RN13 Ouest, RN158), de finaliser le contournement autoroutier sud de Caen pour libérer le périphérique du trafic de transit et de développer et rendre plus accessibles les grandes infrastructures portuaires. Par ailleurs, plusieurs principes de nouveau franchissement de l'Orne sont intégrés au projet de SCoT, dans le respect des dispositions de la Directive Territoriale d'Aménagement de l'Estuaire de la Seine.

Enfin, certains projets routiers visent à favoriser la cohérence avec les infrastructures inscrites dans les SCoT voisins.

Le SCoT prévoit également, en matière d'infrastructures, d'amplifier l'effort d'équipement du territoire pour l'insérer dans les réseaux de communication numériques à très haut débit, pour parvenir à un maillage complet du territoire du SCoT.

## UNE NATURE PRÉSERVÉE COMME CADRE DE VIE PRIVILÉGIÉE

### De grands espaces protégés aux portes de l'agglomération

Aux portes de l'agglomération se sont constitués des espaces de « respiration » qui participent à la qualité du cadre de vie du territoire. Ces espaces ont un intérêt paysager de par leur qualité intrinsèque et/ou par leur capacité à entretenir des coupures d'urbanisation. Ces espaces naturels périurbains constituent également des lieux récréatifs. Ceux-ci devront être aménagés en conséquence et leur accessibilité devra être rendue plus aisée pour les habitants.

### Une trame « verte et bleue » qui irrigue le territoire

Le PADD pose comme principe de maîtriser le développement urbain dans les espaces composant la Trame Verte et Bleue. L'objectif est de préserver le potentiel biologique du territoire et la qualité de son cadre de vie. Ces espaces seront à protéger partout où c'est possible. Cependant, là où les nécessités du développement local le justifient, l'aménagement de ces réserves de biodiversité pourra se faire de façon mesurée, sous conditions d'une adaptation étudiée aux sites et en respectant au mieux leurs richesses écologiques.

### Les vallées, artères naturelles du territoire

La nature s'immisce profondément dans les territoires urbains du centre d'agglomération par l'intermédiaire de l'Orne et de ses affluents, au premier rang desquels l'Odon. L'aménagement de des abords de l'Orne en ville permettra de rétablir le rapport de la ville à son fleuve.

Dans les territoires périurbains, la préservation et la mise en valeur des paysages de vallées la permettra de mettre en valeur la présence des cours d'eau. Une attention particulière devra être apportée à la maîtrise de l'urbanisation en bordure de plateau.

### 5

#### Concilier attraction et protection du littoral

Le développement urbain des communes littorales, à la fois résidentiel et touristique, doit s'inscrire dans le cadre de la loi littoral. Le projet vise ainsi à protéger et à mettre en valeur le patrimoine naturel et architectural de la côte. Les principes d'urbanisation en continuité du bâti et d'extension limitée de l'urbanisation dans les espaces proche du rivage devront être mis en œuvre.

Le SCoT Caen-Métropole entend favoriser la mise en œuvre de projets qui viseraient à renforcer l'attractivité touristique du littoral, dès lors que ceux-ci s'inscrivent dans une logique d'exemplarité en matière de préservation de l'environnement et de conception durable des aménagements.

#### SE DÉPLACER AUTREMENT

#### Des pôles de développement identifiés pour rapprocher emplois, équipements, services et habitat.

1. l'agglomération caennaise forme le centre métropolitain. Les principales villes ont vocation à accueillir une part significative du développement de l'habitat, des activités et des grands équipements, notamment sous la forme de renouvellement urbain.
2. des pôles proches de l'agglomération caennaise : Soliers/Bourguébus, Verson, Blainville-sur-Orne, qui structurent sa périphérie immédiate et font le lien avec les espaces périurbains proches
3. des pôles périurbains importants qui ont vocation à renforcer leur rôle économique et résidentiel mais aussi à voir se développer leur desserte en transport collectif vers ou depuis l'agglomération caennaise : Ouistreham, Douvres-la-Délivrande, Moulton/Argences, Cagny/Frénoville, Bretteville l'orgueilleuse.
4. Des pôles périurbains moins importants, dit « relais », dont la vocation est de se renforcer et d'animer l'espace périurbain ou rural avoisinant, par une offre des services adaptée à la demande locale. Il s'agit de Troarn, Evrecy Bretteville sur Laize et Merville Franceville/Amfréville

En dehors des pôles, dans la couronne périurbaine proche, le développement devra évoluer vers des formes plus mixtes et des densités plus élevées que celles développées dans le passé, mais qui restent cependant compatibles avec le caractère périurbain des communes. Dans les communes de l'espace rural et périurbain plus éloigné, le développement urbain et économique sera contenu.

#### Vers une mobilité durable

La polarisation du territoire permet la mise en place effective d'un système de transport périurbain efficace. En effet, le transport collectif suppose des flux importants, qui ne sont permis que par une densité et un poids de population suffisants.

Dans l'agglomération, il s'agit de compléter le réseau de transport en commun en site propre. Les extrémités des lignes pourront devenir des points d'accès pour les habitants des communes périurbaines, pour entrer plus rapidement dans le cœur de l'agglomération, sous réserve que ce dispositif soit accompagné d'une politique de stationnement novatrice.

A l'extérieur de l'agglomération, le parti retenu est de s'appuyer au maximum sur la présence de la voie ferrée, qui dispose de réserves de capacités importantes. A terme, le réseau TER peut constituer une offre de transport publique structurante et diversifiée, desservant la ville de Caen, l'agglomération, les pôles périurbains renforcés situés sur la ligne, mais aussi les agglomérations de Bayeux et Lisieux, ainsi que Mézidon-Canon.

Les deux pôles principaux de Douvres et de Ouistreham qui ne sont pas sur la voie ferrée doivent bénéficier, pour accompagner leur développement, d'un système de transport rapide, cadencé, efficace et surtout, qui s'affranchissent des conditions de circulation en entrant dans l'agglomération, pour une offre plus attractive que l'automobile.

Les pôles relais doivent aussi bénéficier d'une desserte accentuée, en s'appuyant lorsque cela est possible sur les réseaux de bus interurbains existants.

Enfin, il convient de souligner que les principes de polarisation et de mobilité durable visent à diminuer nettement les déplacements automobiles tant en volume qu'en distance. Le SCoT doit donc contribuer activement à la diminution des émissions de gaz à effet de serre produites par les déplacements.

Le « Document d'Orientations Générales » (DOG) constitue le troisième et dernier volet du dossier du

# 6 RÉSUMÉ NON TECHNIQUE DU DOG



6

SCoT Caen-Métropole, conformément aux dispositions de l'article R122-1 du Code de l'Urbanisme. Il a été élaboré conformément aux dispositions de l'article R122-3 du même code dont il suit rigoureusement le plan. Il a enfin été établi en cohérence avec « Charte de développement durable du Pays de Caen » approuvée le 17 juillet 2006.

Ce document traduit en orientations d'aménagement les grands objectifs, choix et principes présentés dans le Plan d'Aménagement et de Développement Durable, dont il décline et précise les objectifs. Le DOG constitue le cœur juridique du SCoT puisque les documents d'urbanisme et les opérations d'aménagement d'une certaine ampleur doivent impérativement être compatibles avec les orientations qu'il formule.

Dans son Document d'Orientations Générales, le SCoT Caen-Métropole, tient le plus grand compte des préoccupations nationales telles qu'elles ressortent de la Loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement. C'est pourquoi, avec un caractère souvent innovant, ce document traite des questions de limitation de la consommation d'espace, de protection de la ressource en eau et d'amélioration de sa qualité, de préservation de la biodiversité et des continuités écologiques, de maîtrise des émissions de gaz à effets de serre par la promotion de nouvelles formes d'aménagement et d'urbanisme, qui visent à une meilleure performance énergétique des bâtiments et à une maîtrise des déplacements, notamment automobiles.

Chacune des thématiques qu'un DOG doit traiter en vertu de l'article R122-3 du Code de l'Urbanisme, est abordée selon trois axes :

- **Les objectifs** édictés par le SCoT, notamment en matière de protection, de préservation, d'aménagement et d'urbanisme. Ces objectifs sont fondateurs du projet de territoire et devront être pris en compte lors de sa mise en œuvre,
- **recommandations** qui exposent des mesures concrètes dont le SCoT entend favoriser la mise en œuvre, sans toutefois leur conférer un caractère opposable.
- **orientations** qui exposent les dispositions avec lesquelles les documents visés à l'article L 122-1 du Code de l'Urbanisme, les opérations foncières et les opérations d'aménagement

définies à l'article R 122-5 du même code, devront être compatibles. Ces orientations sont peu nombreuses et volontairement ciblées.

Il définit, en outre, les grands projets d'équipements et de services, en particulier de transport, nécessaires à la mise en œuvre du schéma.

Il indique, enfin, la façon dont le SCoT intègre le Plan Climat Energie Territorial, en fixant des règles visant à respecter les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Il comprend enfin une annexe cartographique illustrant et précisant les principes d'aménagement issus du Projet d'Aménagement et de Développement Durable.

## RÉDUIRE LA CONSOMMATION D'ESPACE

Le SCoT prévoit de réduire le rythme de consommation d'espace de 25 %, soit 3.000 hectares maximum d'urbanisation en 20 ans, dont 1.800 à dominante d'habitat

Il vise la production d'espaces urbains plus denses et mixtes, avec une densité minimale nette pour toute opération portant sur un terrain de plus d'1 hectare (entre 20 et 50 logements / ha, selon les types de communes)

Il souhaite organiser la mixité sociale, avec une proportion minimale de logements locatifs sociaux pour toute opération portant sur un terrain de plus d'1 hectare (20 ou 25 %)

Il préconise de diversifier les formes urbaines, en fixant une proportion minimale de logements collectifs ou intermédiaires dans la construction neuve (de 40 à 80%, selon les types de communes)

### POLARISER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN

Le DOG définit huit catégories de communes et fixe, pour chacune, des orientations spécifiques de développement :

84 communes de l'espace rural ou périurbain, qui devront connaître un développement modéré, à caractère résidentiel. Ce développement sera proportionné à leur parc de logement actuel, selon un quota de superficie nouvelle à ouvrir à l'urbanisation qui leur est alloué. Le SCoT recommande une densité moyenne d'au moins 12 logements à l'hectare et la réalisation de 10% de logements sociaux.

22 Communes de la couronne périurbaine proche, dont le développement sera résidentiel. Celui-ci n'est pas quantifié, mais il devra adopter des règles de mixité des formes urbaines et une densité minimale moyenne de 20 logements à l'hectare. Le SCoT préconise une part de 20% de logements sociaux.

7 Communes de la Côte de Nacre dont le développement sera résidentiel et touristique. Celui-ci n'est pas quantifié, mais il devra adopter des règles de mixité des formes urbaines (40 % de logements individuels au plus) et une densité minimale moyenne de 20 logements à l'hectare, avec une part de logements sociaux, 20%, calculée sur la base du parc de résidence principale, pour tenir compte des résidences secondaires.

4 Pôles relais : Merville-Franceville/Amfréville, Troarn, Bretteville sur Laize et Evrecy. Ils doivent accueillir un développement urbain significatif, accompagné de développement des équipements et services, notamment publics. Ce développement doit obéir à des règles de densité (20 logements /ha) de mixité des formes urbaines (60 % de logements individuels au plus) et de mixité sociale (20 % de logements sociaux)

5 Pôles principaux : Ouistreham, Douvres-la-Délivrande, Moulton/Argences, Cagny/Frénouville et Bretteville l'Orgueilleuse. Ils doivent accueillir un développement urbain et économique important, accompagné de développement des équipements et services, notamment publics. Ce développement doit obéir à des règles de densité (25 logements / ha) de mixité des formes urbaines ( 60 % de logements individuels au plus) et de mixité sociale (20% de logements sociaux)

3 Pôles de proximité de l'agglomération : Soliers/Bourguébus, Blainville Sur Orne et Verson. Ils ont vocation à renforcer leur offre d'équipement, de services et de logements dans le respect de règles de densité (30 logements /ha) de mixité des formes urbaines (40% de logements individuels au plus) et de mixité sociale (25% de logements sociaux). Ils peuvent également accueillir des activités économiques et des équipements, y compris à caractère métropolitain, sous réserve de ne pas s'opposer aux fonctions de centralité de Caen.

10 Communes de la couronne urbaine de Caen : qui constituent, avec le centre urbain métropolitain, le « noyau dense » de l'agglomération et dispose d'un fort potentiel de densification de leur tissu urbain. Elles ont vocation à renforcer leur offre d'équipement, de services et de logements dans le respect de règles de densité (30 logements /ha), de mixité des formes urbaines (40% de logements individuels au plus) et de mixité sociale (25% de logements sociaux). Ils peuvent également accueillir des activités économiques et des équipements, y compris à caractère métropolitain, sous réserve de ne pas s'opposer aux fonctions de centralité de Caen.

3 Communes du centre urbain métropolitain : Caen, Hérouville et Mondeville. S'y appliquent les objectifs les plus ambitieux fixés par le SCoT en matière de mixité urbaine, sociale (25% de logements sociaux) et de densité de construction (au moins 80% de logements collectifs - 50 logements /ha), de desserte par les transports collectifs et les modes de déplacements alternatifs à l'automobile. Il s'agit également du territoire préférentiel du renouvellement urbain, qui sera la règle privilégiée, dans un souci d'innovation et de haute qualité urbaine et architecturale. Ce territoire devra fournir un effort soutenu de construction de logements, afin d'inverser la tendance démographique, atteindre et maintenir une taille critique de population permettant d'asseoir sa position au sein de l'aire urbaine de Caen. Il recevra d'importants projets urbains.

# 6 RÉSUMÉ NON TECHNIQUE DU DOG

## DONNER LA PRIORITÉ AUX TRANSPORTS COLLECTIFS

Le parti d'aménagement du SCoT donne ainsi la priorité aux transports collectifs :

- Tout d'abord, en limitant la création de nouvelles liaisons routières aux cas suivants :
  - ⇒ lorsqu'elles sont support de développement urbain, en agglomération ou dans les pôles ;
  - ⇒ lorsqu'elles visent à améliorer la sécurité routière ou celle des modes doux ;
  - ⇒ lorsque leur justification dépasse le périmètre du SCoT Caen-Métropole.
- En fixant les conditions de l'amélioration de l'offre ferroviaire des haltes ferroviaires périurbaines de Cagny/Frénouville, Bretteville l'Orgueilleuse/Norrey et Moul't Argences, liée au développement d'une urbanisation plus dense autour de ces haltes ;
- En favorisant la création de dessertes nouvelles en transport collectif routiers en site propre dans l'agglomération et entre les pôles principaux de Ouistreham et Douvres-la-Délivrande ;
- En favorisant le renforcement des liaisons en transport collectif routiers entre les pôles relais et l'agglomération ;
- En favorisant la création de parc relais aux portes de l'agglomération ;
- En favorisant la création de piste cyclable.

Dans l'agglomération caennaise, le SCoT oriente les travaux du futur plan de déplacements urbains (P.D.U.) vers le renforcement des modes de transports alternatifs à l'automobile.

## RESPECTER LES SPÉCIFICITÉS DES ESPACES LITTORAUX

Le SCoT a pour objectif d'organiser un développement durable et équilibré des territoires littoraux et de l'arrière côte.

Ainsi, le SCoT vise à protéger les paysages naturels et urbains caractéristiques des espaces littoraux. Il s'appuie sur les conditions fixées par la Loi Littoral qui encadre le développement de l'urbanisation dans les communes côtières et notamment dans les espaces proches du rivage. Il protège des espaces identifiés comme sensible par l'Etat dans la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'Estuaire de la Seine, soit :

- les espaces proche du rivages, tels que définis par la DTA
- 3 coupures d'urbanisation entre Luc et Lion sur Mer, entre Bernières et Courseulles et à Merville Franceville.
- les espaces remarquables de l'estuaire de l'Orne et de la pointe du siège

Il recommande la constitution d'un itinéraire cyclable ou piéton continu le long du littoral.

## ADAPTER LE DÉVELOPPEMENT À LA RESSOURCE EN EAU ET AUX IMPÉRATIFS DE SA PROTECTION

Le SCoT vise favoriser la protection de la ressource en eau, tout en permettant le développement du territoire.

En accord avec les documents cadres sur l'eau, le DOG se fixe comme objectif la réduction des multiples pollutions qui affectent la qualité de l'eau afin d'atteindre, dans les meilleurs délais, un bon état écologiques des masses d'eau, qu'elles soient souterraine ou de surface.

Le DOG définit également les modalités d'une gestion économe de l'eau et vise à adapter le développement urbain aux capacités de prélèvement d'eau, mais également à la capacité des milieux naturels locaux à recevoir les eaux après épuration.

### 6

#### PROTÉGER LA BIODIVERSITÉ ET LES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES

Afin de favoriser le maintien de la biodiversité sur le territoire, mais également pour permettre un bon fonctionnement des écosystèmes qui participent à la protection de la ressource en eau et au maintien d'un cadre de vie agréable et sain pour les habitants, le DOG identifie la « trame verte et bleue du SCoT » et édicte les orientations nécessaires à sa protection.

Cette « trame verte et bleue » se définit comme une armature écologique composée de milieu de nature ordinaire assurant la continuité entre des espaces reconnus pour la richesse de leur biodiversité et jouant donc un rôle de milieux ressources pour la faune et la flore. Ces derniers milieux font d'ores et déjà l'objet d'une protection réglementaire. Les milieux qui composent la trame verte sont terrestres. Les cours d'eau, milieux humides, la mer et le littoral constituent la trame bleue.

Le DOG prévoit que les documents d'urbanisme des communes concernées par cette trame verte et bleue devront tenir le plus grand compte des écosystèmes concernés dans leurs politiques d'aménagement et devront assurer le maintien des continuités écologiques en cohérence avec les communes voisines.

Afin de protéger la biodiversité dans les milieux urbains, le DOG incite également les communes à concevoir l'aménagement non contre, mais avec la nature. Il les incite également à créer des réseaux naturels pour permettre la liaison entre eux et avec l'extérieur des espaces verts urbains. Au contact des zones urbaines, des espaces naturels récréatifs et ou visant à protéger le cadre de vie des habitants peuvent être créés de manière volontariste par les collectivités et s'insérer dans ces réseaux naturels urbains, à l'instar de l'exemple réussi des parcs périurbains de Caen la mer.

#### FAVORISER L'INTÉGRATION DE L'AGRICULTURE DANS UN CONTEXTE MÉTROPOLITAIN

Résultat de politiques nationales mises en œuvre depuis le milieu du XX<sup>e</sup> siècle, la mise en valeur agricole des terres d'une exceptionnelle fertilité de la plaine de Caen est désormais intensive. Fortement mécanisée, faisant appel aux engrais et aux produits phytosanitaires, cette agriculture est très productive. Elle constitue de fait un volet important de l'activité économique locale.

Cependant, l'impact environnemental de ces pratiques n'est pas neutre tant sur la qualité des sols que sur celle de l'eau. Il est donc impératif désormais de concilier impératifs environnementaux et contraintes économiques de l'agriculture. C'est pourquoi le DOG fixe comme objectif, en lien avec la profession agricole, d'accompagner celle-ci dans le mouvement déjà engagé vers une agriculture « raisonnée ».

Il s'agit en particulier de mieux maîtriser l'utilisation des engrais et des produits chimiques, de favoriser l'émergence de nouvelles pratiques agricoles plus respectueuses des milieux, particulièrement dans les aires de captage d'eau potable. Il s'agit enfin de favoriser les techniques de lutte contre le ruissellement de l'eau afin d'éviter la dégradation des sols fertiles, mais aussi de limiter le risque d'inondation.

## CONFORTER LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DANS LE RESPECT DES ESPACES ET DES HABITANTS

### Mieux prendre en compte l'activité agricole et protéger son capital foncier

Activité économique à part entière, source importante de revenus sur le territoire, l'agriculture doit faire partie intégrante de l'organisation et de l'aménagement de Caen-Métropole. Cette prise en considération est d'autant plus importante que l'agriculture est en pleine mutation tant en ce qui concerne l'agrandissement régulier des exploitations, le vieillissement des exploitants, les perspectives de réforme de la politique agricole commune (PAC) et les préoccupations environnementales.

Or force est aujourd'hui de constater que c'est essentiellement au détriment de terres agricoles dont la fertilité est grande que se fait l'urbanisation. Cette consommation urbaine des terres agricoles tend de surcroît à morceler les exploitations.

De plus, les pratiques agricoles intensives, à proximité immédiates des espaces urbanisés ne vont pas sans créer des conflits sur les franges urbaines, là où habitat et agriculture sont en contact directs, mais également dans un partage de la voirie avec les engins agricoles.

Le DOG, en parfaite cohérence avec son objectif général de limitation de la consommation d'espace, incite à une meilleure prise en compte de l'agriculture dans les documents d'urbanisme qui devront chercher à limiter la consommation d'espaces agricoles.

De plus, en lien avec la profession agricole, le DOG prévoit d'établir une charte des espaces périurbains et ruraux qui permettra de garantir la pérennité de l'activité agricole, d'arbitrer les conflits d'usage, de promouvoir une agriculture plus respectueuse de l'environnement et d'innover en matière de pratiques agricoles dans les zones de contact.

### Une définition des localisations préférentielles pour le commerce

Activité économique urbaine par excellence, le commerce tend à se localiser sur des sites périphériques pour capter les flux automobiles sans vision d'ensemble en termes d'aménagement du territoire, entraînant une consommation importante de terres agricoles et au détriment de son rôle d'animation des espaces centraux.

Le DOG se fixe comme objectif d'introduire de la cohérence dans l'implantation des équipements commerciaux en définissant des localisations préférentielles selon le degré de rayonnement de ceux-ci. Entre rayonnement régional et service local, le DOG distingue six types de localisations parfaitement cohérents avec les principes généraux d'organisation de l'espace et de polarisation.

Ainsi, la vocation régionale est réservée à trois sites : le centre-ville de Caen, l'entrée est de l'agglomération à Mondeville et le parc d'activité émergent de Fleury-sur-Orne.

De plus, pour les projets importants de plus de 5.000 m<sup>2</sup> de SHON, le DOG édicte des orientations précises en matière d'urbanisme, dans l'optique d'une moindre consommation d'espace, pour une meilleure gestion de l'emprise au sol des bâtiments et de l'organisation du stationnement, mais aussi pour une meilleure performance énergétique des bâtiments.

### L'aménagement numérique du territoire

Dès lors qu'il s'agit désormais d'une infrastructure indispensable au développement économique et à la compétitivité du territoire, le DOG vise à promouvoir l'action des collectivités engagées dans la mise en œuvre d'une politique volontariste en la matière.

Le DOG préconise également la rédaction d'un document cadre de planification de l'aménagement numérique à l'échelle de Caen-Métropole et indique que les documents d'urbanisme devront intégrer l'aménagement numérique dans leur exercice de planification urbaine.

### 6

#### Les activités logistiques

Selon la même logique que celle qui a prévalu pour le commerce, le DOG définit des localisations préférentielles pour les activités logistiques selon leurs qualités pour le développement pour ce type d'activités. La première de ces qualités réside dans la proximité d'équipements et d'infrastructures existantes ou à créer destinés au traitement et au transport des marchandises.

C'est pourquoi dans le DOG, les trois localisations préférentielles sont : les espaces portuaires du port de Caen-Ouistreham, le sud-est de l'agglomération, le long du périphérique, en parfaite compatibilité avec la DTA de l'estuaire de la Seine, et le projet de développement économique de Mézidon-Canon, sur le nœud ferroviaire entre les lignes Paris-Cherbourg et Caen-Tours.

Dans un souci de promotion des modes de transport ayant moins recours aux énergies fossiles, les trois localisations ont été retenues en raison de leur desserte ferroviaire existante ou aisée à créer. D'ailleurs, d'autres sites pourraient accueillir de la logistique, sous réserve d'être raccordés au réseau ferré. Des orientations visent à également à promouvoir la performance énergétique des bâtiments destinés à la logistique et à favoriser une architecture innovante, et un aménagement moins consommateur d'espace, et plus efficient en matière de gestion des flux de circulation.

#### Les activités touristiques

En cohérence avec la Charte du pays de Caen, le DOG se fixe comme objectifs la mise en œuvre d'une politique métropolitaine en matière de tourisme. Il s'agira d'organiser la promotion et l'animation coordonnée de l'ensemble des points d'intérêt touristique du territoire afin de créer un produit global susceptible d'attirer la clientèle la plus large.

Le DOG incite également à la création d'une offre hôtelière adaptée, particulièrement sur la côte de Nacre, où des projets d'activités touristiques nouvelles pourront voir le jour, avec un souci de meilleure performance énergétique des bâtiments.

Enfin, le DOG préconise la création d'itinéraires touristiques et de loisirs continus (réseaux de liaisons douces), une meilleure gestion du stationnement des camping-cars sur la côte et des autocars de tourisme dans Caen et prévoit la création dans l'agglomération d'un terrain de camping adapté à la demande.

#### Les activités économiques incompatibles avec l'habitat

Si désormais une partie importante des implantations économiques peuvent tout-à-fait cohabiter avec les autres fonctions urbaines et notamment l'habitat, certaines activités demeurent incompatible avec cette dernière fonction en raison des nuisances et éventuelles pollutions qu'elles génèrent. Ces activités demeurent cependant essentielles à la vie économique d'un territoire et doivent pouvoir y être accueillies.

Le DOG définit précisément les sites dans lesquels ce type d'activité ne peut pas s'implanter et édicte des orientations en ce qui concerne la gestion des déchets.

Le DOG précise également la localisation des deux espaces potentiellement destinés à accueillir une implantation industrielle incompatible avec l'habitat et dont l'activité nécessite un terrain d'un minimum de 100 hectares.

#### Les autres activités économiques

Pour les autres activités économiques, le DOG rappelle les priorités énoncées dans le PADD et indique, en cohérence avec les principes généraux d'organisation de l'espace et de polarisation, les localisations préférentielles des activités économiques selon leur nature. Le DOG précise notamment que les activités tertiaires supérieures devront être prioritairement implantées dans le centre métropolitain.

Le DOG édicte également des orientations quant à l'insertion urbaine des activités et à leur performance énergétique.

# 6 RÉSUMÉ NON TECHNIQUE DU DOG

## PROTÉGER ET METTRE EN VALEUR LES PAYSAGES NATURELS ET URBAINS, VALORISER LES ENTRÉES DE VILLE

Afin de protéger les paysages naturels ou agricoles, le SCoT prévoit que soient maintenues des coupures d'urbanisation entre les communes. Il fixe une taille minimale de 200 mètres pour ces coupures. Il fait par ailleurs plusieurs recommandations qui visent à limiter le caractère répétitif et uniforme du développement périurbain ou l'impact des constructions sur le paysage :

- diversifier les formes architecturales et encourager l'éco-construction ;
- assouplir, dans les documents d'urbanisme locaux, les articles qui règlementent notamment les alignements, les formes, les volumes et l'utilisation des matériaux afin de favoriser la diversité architecturale
- prendre en compte les cônes de vues lointaines remarquables qu'il a identifié ;
- maîtriser la construction de bâtiments agricoles en discontinuité du tissu bâti existant et, le cas échéant, minimiser leur impact visuel en jouant sur les gabarits et la couleur des matériaux.

L'objectif du SCoT est également de protéger et mettre en valeur les paysages urbains les plus emblématiques du territoire, en prenant en compte les ensembles urbains ou villageois anciens. Toutefois, cette protection ne doit pas constituer un frein à leur évolution. Il doit être possible d'insérer dans le tissu urbain des bâtiments nouveaux ayant un caractère architectural fort et qui constitueront des « signaux urbains ». Le SCoT demande donc au document d'urbanisme de promouvoir une architecture plus novatrice plus particulièrement lorsque celle-ci s'appuie sur la volonté de réduire les consommations énergétiques des bâtiments. Il recommande également l'instauration de procédures particulières de protection et de mise en valeur sur les secteurs les plus représentatifs du patrimoine local (Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager - ZPPAUP)

Enfin, le SCoT accorde une importance particulière aux entrées de ville. Il recommande l'élaboration de règlement de publicité sur ces espaces, cette élaboration devant être menée en parallèle de l'élaboration des P.L.U. Le SCoT identifie les 8 entrées de ville majeures de l'agglomération caennaise auxquelles une attention particulière devra être apportée en ma-

tière d'aménagement. Les documents d'urbanisme des communes concernées devront prévoir des dispositions spécifiques relatives notamment à :

- l'aspect des constructions, notamment dans l'objectif de limiter d'éventuelles nuisances visuelles liées au traitement des façades commerciales,
- la réhabilitation des façades commerciales qui le justifie,
- les espaces verts et plantations,
- l'implantation des constructions (esthétique, maîtrise des nuisances sonores, ...).

Le SCoT recommande également l'élaboration de règles spécifiques aux entrées de ville des entrées secondaires de l'agglomération dans les PLU des communes concernées. Une attention particulière devra aussi être accordée aux entrées des pôles périurbains.

6

### PRENDRE EN COMPTE LES RISQUES

Le SCoT prend en compte les divers risques qui affectent le territoire et s'appuie, pour le faire sur deux principes :

- Prévenir les causes. Il s'agit prioritairement de ne pas aggraver, par l'action humaine, le risque naturel existant.
- Limiter l'exposition au risque, par la maîtrise de l'urbanisation dans les secteurs soumis à un aléa naturel.

Le SCoT, s'appuyant sur le Loi, demande aux documents d'urbanisme d'exposer, dans leur rapport de présentation, les dispositions prises pour pallier aux risques suivants :

- Les inondations par débordement de cours d'eau
- Les inondations par remontée de la nappe phréatique
- Les inondations par ruissellement
- Les risques liés aux mouvements de terrains et les risques miniers
- Les risques technologiques : pour les installations qui en relèvent, l'élaboration de procédures spécifiques est recommandée (Plan de Prévention des Risques Technologiques - PPRT)

Il prend également en compte les nuisances sonores en se référant, d'une part au plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Carpiquet, d'autre part au classement des infrastructures de déplacement. Le SCoT stipule que les maîtres d'ouvrages des infrastructures de déplacement devront en évaluer l'impact sonore sur la population et prendre les mesures de protection adaptées.

### LES GRANDS ÉQUIPEMENTS NÉCESSAIRES À LA MISE EN ŒUVRE DU SCoT

Le SCoT identifie un certain nombre d'équipements nécessaires à sa mise en œuvre. Ces équipements relèvent de maître d'ouvrages divers et sont inscrits dans le SCoT à des titres différents :

- Au titre de la compatibilité du SCoT avec la DTA de l'Estuaire de la Seine : il s'agit principalement de projets en lien avec l'infrastructure portuaire de Caen et du Havre et d'infrastructures routières ;
- Au titre de l'amélioration de l'accessibilité externe de la métropole caennaise : il s'agit en premier lieu de projets ferroviaires (arrivée du TGV, électrification Caen-Tours), de l'accessibilité numérique mais également de grands projets routiers ;
- Au titre de la position économique de Caen en matière de recherche : cela concerne les grands projets d'équipements et de service autour du GANIL, la reconstruction du CHU et le renforcement des campus universitaire ;
- Au titre du développement de l'offre de transports collectifs : l'inscription des projets de transports en communs en site propres et les parc de stationnement relais ;
- Au titre du renforcement de l'offre de service à la population : cela concerne divers équipements publics (palais de justice) , culturels (médiathèque ) , sportifs (Golf) ou de loisirs (centres aquatiques ou nautiques), structurants tant pour l'agglomération que dans les pôles périurbains ;
- Au titre de la prise en compte de la politique routière du Conseil Général : il s'agit de divers projet routiers ;

Le SCoT recommande, pour les infrastructures routières inscrites au SCoT et dont les communes devront préserver les faisceaux de passage, la réduction des emprises foncières, afin de limiter la consommation et la fragmentation des espaces agricoles. Ces infrastructures devront prendre en compte la trame verte et bleue et veiller au maintien des continuités écologiques.

# 6 RÉSUMÉ NON TECHNIQUE DU DOG



6

Pour les équipements inscrits au SCoT, qui devront être réalisés prioritairement dans les espaces urbanisés, ou en continuité avec ceux-ci, des dispositions spécifiques d'aménagements et d'organisation du stationnement devront être prévues dans un souci de limitation de la consommation d'espace. Les nouveaux équipements portant sur une SHON de plus de 10 000 m<sup>2</sup> devront prévoir également leur construction sur au moins deux niveaux. Ils devront également couvrir progressivement leurs besoins en énergie de manière à atteindre la couverture complète en 2025.

## ARTICULATION AVEC LE PLAN CLIMAT ÉNERGIE DE CAEN-MÉTROPOLE

La stratégie du Plan Climat-Energie du pays de Caen Métropole poursuit l'objectif de l'exemplarité carbone du projet de territoire.

Son application s'appuie sur six thématiques : agriculture, déplacements de personnes, éco-construction, entreprise, déchets et consommation. Parmi ces axes figurent l'alternative aux déplacements en véhicules particuliers et la réduction des émissions de GES dans les bâtiments.

L'introduction de recommandations et orientations « énergie-climat » dans le Document d'Orientations Générales du SCoT contribue à la réalisation des objectifs de réduction des émissions de GES du Plan Climat-Energie du Pays de Caen-Métropole, en particulier pour les secteurs du déplacement des personnes, de la performance énergétique des bâtiments et de la production d'énergie.

### Les recommandations du DOG

Elles portent sur les éléments suivants :

- La rénovation du parc de logements anciens et les modalités de mise en œuvre des objectifs de respect de performance énergétique élevée.
- La production d'énergie faiblement carbonée.
- l'urbanisation autour des arrêts de transport collectif lourd (ferroviaire ou transports collectif urbain en site propre).
- La conception de développement urbain intégrant une mixité des fonctions (habitat, activité, équipements).
- Le développement des modes doux de déplacements.
- La pratique du covoiturage et la mise en place de l'auto-partage.

### Les orientations du DOG

Elles portent sur les éléments suivants :

- La priorité à la densification des zones d'urbanisation existant plutôt que l'extension urbaine.
- La mise en place de mesure pour le stationnement des vélos et la prise en compte de cette question lors de la conception de projet de création d'équipements ou d'opération d'urbanisme de plus de 5000 m<sup>2</sup> de surface hors œuvre nette.